

National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

X. A

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1952:20
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

Betänkande med förslag till beräknande av tilläggsvärde (goodwill) för bussföretag m. m.

Avgivet den 14 juni 1952

BUSSLINJEUTREDNINGEN

I

STOCKHOLM
1952

Statens offentliga utredningar 1952

Kronologisk förteckning

1. 1949 års uppbördssakkunniga. 2. Betänkande med förslag till vissa ändringar i uppbördsförfarandet. Hæggström. 457 s. **Fi.**
2. Förslag till lag om bankrörelse m. m. Gummesson. 212 s. **Fi.**
3. Löneplan eller kollektivavtal. Kihlström. 100 s. **C.**
4. Nordisk passfrihet. Betänkande nr 1. Beckman. 38 s. **U.**
5. Det yngsta fångvårdsklientelet. Av T. Eriksson. Kihlström. 20 s. **Ju.**
6. Betänkande med förslag till allmänt resereglemente m. m. Hæggström. 173 s. **C.**
7. Allmän folkomröstning. 1950 års folkomröstnings- och valsättsutredning betänkande. 2. Kihlström. 96 s. **Ju.**
8. Folkomröstningsinstitutet i Schweiz. Av E. Håstad. Bilaga 1 till 1950 års folkomröstnings- och valsättsutredning betänkande. 2. Kihlström. 216 s. **Ju.**
9. Folkomröstningsinstitutet i Förenta staterna. Av E. G. Öhlin. Bilaga 2 till 1950 års folkomröstnings- och valsättsutredning betänkande. 2. Kihlström. 159 s. **Ju.**
10. Sjömännens sjukförsäkring. Appelberg, Uppsala. 152 s. **H.**
11. Yttranden m. m. över 1950 års långtidsutrednings betänkande. Ekonomiskt långtidsprogram 1951—1955. Beckman. 66 s. **Fi.**
12. 1944 års nykterhetskommitté. 3. Undervisning, folkupplysning och forskning på alkoholfrågans område. Victor Petterson. 95 s. **Fi.**
13. Betänkande angående vissa fiskerättsliga förhållanden inom lappmarkerna samt tillgodogörandet av fisket i kronovattnen därstädes och i Jämtlands län m. m. Marcus. 246 s., 1 karta. **Jo.**
14. Förslag till kommunallag m. m. Kommunallagskommitténs betänkande. 3. Kihlström. 447 s. **I.**
15. Barrskogstillgångarna och skogsindustriens råvaruförsörjning. Beckman. 135 s. **H.**
16—17. Tull- och valutalättnader i resandetrafiken mellan de nordiska länderna. Betänkanden nr 2 och 3. Gernandt. 31 resp. 15 s. **U.**
18. Folkomröstningsinstitutet utanför Schweiz och Förenta staterna. Bilaga 3 till 1950 års folkomröstnings- och valsättsutredning betänkande. 2. Kihlström. 88 s. **Ju.**
19. Semester åt husmödrar, lantbrukare m. fl. Gernandt. 53 s. **S.**
20. Busslinjeutredningen. 1. Betänkande med förslag till beräknande av tilläggsvärde (goodwill) för bussföretag m. m. Katalog och Tidskriftstryck. 164 s. **K.**

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E** = ecklesiastikdepartementet, **Jo** = jordbruksdepartementet.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1952:20
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

Betänkande med förslag till beräknande av tilläggsvärde (goodwill) för bussföretag m. m.

Avgivet den 14 juni 1952

BUSSLINJEUTREDNINGEN

I

KATALOG OCH TIDSKRIFTSTRYCK
STOCKHOLM 1952

KUNGL. BIBLIOTEKET STOCKHOLM

Innehåll

Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet 5

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

Förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. 7

Instruktion för den särskilda värderingsnämnden för bestämmande av vederlag för överlåtna omnibusföretag 9

MOTIV

Kap. 1. Direktiv 12

Kap. 2. Gällande författning och historik 17

Kap. 3. Goodwillen i praxis 25
a) Överlåtelser, som prövats av tillståndsgivande myndighet 25
b) Överlåtelser till statens järnvägar och postverket 32
c) Överlåtelser till kommuner eller kommunägda företag 33
d) Goodwillprövningen hos myndigheterna 66

Kap. 4. Kritik av rådande praxis 72

Kap. 5. Goodwillersättningen vid vissa genomförda eller föreslagna inlösningsförfaranden 74

Kap. 6. Utredningens principiella ställning till goodwillspörsmålet och synpunkter på värderingsfrågan 97

Kap. 7. Företagsekonomiska forskningsinstitutets undersökning 100

Kap. 8. Utredningens synpunkter på tilläggsvärdesmetoden 132
a) I tilläggsvärdet ingående särvärden 132
b) Uppskattningen av tilläggsvärdet 142

Kap. 9. Utredningens förslag 148
Val av värderingsmetod 148
Organ för värderingen 148
Kontroll av villkoren vid överlåtelse av trafiktillstånd 153

Sammanfattning 156

Reservation 158

Bilaga 163

Till Herr Statsrådet och Chefen
för Kungl. Kommunikationsdepartementet

Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 10 december 1948 har chefen för kommunikationsdepartementet samma dag uppdragit åt ledamoten av riksdagens andra kammare, stadsbibliotekarien *G. V. Nilsson*, länsassessorn *A. N. O. Hulterström*, direktören *G. Lydén*, direktören *R. Nilsson* och ledamoten av riksdagens första kammare, numera statsrådet *I. Persson* att såsom sakkunniga inom kommunikationsdepartementet verkställa utredning rörande vissa frågor beträffande den yrkesmässiga biltrafiken. Åt G. V. Nilsson uppdrogs att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete.

Ledamoten Persson har icke deltagit i de sakkunnigas arbete efter den 1 oktober 1951.

Till sekreterare åt de sakkunniga förordnade departementschefen från och med den 14 mars 1949 hovrättsassessorn *A. W. Stoltz*.

De sakkunniga höllo konstituerande sammanträde den 15 mars 1949 och antogo därvid namnet *busslinjeutredningen*.

För fullgörande av uppdraget ha de sakkunniga i skilda hänseenden gjort rundfrågor till åtskilliga statliga och kommunala myndigheter och utredningsorgan samt enskilda intressegrupper.

Jämlikt Kungl. Maj:ts brev den 2 december 1949 till utredningen angående handläggningen av vissa ärenden beträffande tillstånd till linjetrafik med omnibus har utredningen hittills avgivit yttrande över omkring 200 ansökningar av juridisk person om tillstånd att öppna eller från annan övertaga busslinjetrafik.

En vetenskaplig undersökning rörande de ekonomiskt berättigade grunderna för uttagande av goodwillersättning i samband med överlåtelse av tillstånd till busslinjetrafik har på de sakkunnigas uppdrag utförts av Företagsekonomiska forskningsinstitutet vid Handelshögskolan i Stockholm.

De sakkunniga ha — efter visst förberedande arbete avseende samtliga de i direktiven uppställda spörsmålen — först ägnat sig åt en närmare behandling av goodwillproblemet och spörsmålet om betalning »under bordet». Under arbetet härmed har det framkommit, att så uppenbara olägenheter äro förenade med nu rådande praxis för goodwillberäkningen, att en ändring synes ofrånkomlig. Då arbetet med övriga i utredningsdirektiven angivna spörsmål kan förväntas taga ej ringa tid i anspråk, har det synts de sakkunniga mindre lämpligt att uppehålla en lösning av goodwillfrågan i avbidan på utredningsuppdragets slutförande. De sakkunniga ha därför beslutat att separat framlägga förslag till lösning av nämnda fråga och den därmed sammanhängande frågan om betalning »under bordet». Spörsmålet om kontroll av överlåtelse av andelar i juridisk person, som driver busstrafikrörelse, hör så intimt ihop med återstående åt utredningen uppdragna frågor, att det först i samband med dessa bör upptagas till behandling. Det må påpekas, att med hänsyn till den granskning av överlåtelseärenden, som med stöd av det nådiga brevet den 2 december 1949 göres, ett överförande av bussföretag från fysisk till juridisk person icke kan förväntas bliva genomfört på sådant sätt, att överförandet skulle innebära ett upphörande av den överlåtelsekontroll, vartill gällande författning åsyftar.

De sakkunniga få i enlighet härmed överlämna betänkande med förslag till beräknande av tilläggsvärde (goodwill) för bussföretag m. m. De sakkunniga ha icke ansett påkallat att särskilt motivera de framlagda författningsförslagen.

De grunder varpå förslaget bygger ha godtagits av ledamoten Persson, vilken dock icke deltagit i den slutliga utformningen av betänkandet.

Vid betänkandet finnes fogad reservation av ledamoten Lydén.

Stockholm den 14 juni 1952.

Gustaf Nilsson

O. Hulterström *Gunnar Lydén* *Robert Nilsson*

/ Wilhelm Stoltz

Författningsförslag

Förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Härigenom förordnas, *dels* att 18 § förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. skall erhålla ändrad lydelse på sätt här nedan angives, *dels ock* att i förordningen skola införas två nya paragrafer, betecknade 18 a § och 18 b §, av den lydelse nedan sägs.

18 §.

1 mom. Tillstånd till — — — meddelat trafiktillståndet.

Vid ansökan om tillståndets överförande å annan skall fogas skriftligt avtal eller annan handling på vilken överlåtelsen grundas och av vilken omfattningen av överlåtelsen och samtliga därmed förenade villkor kunna inhämtas. Skall rörelse överlåtas till bolag eller förening eller eljest genom köp eller byte, skall vid ansökningen fogas skriftligt, av såväl överlåtare som förvärvare på heder och samvete avgiven förklaring, att i ärendet ingivna handlingar innehålla fullständiga uppgifter om omfattningen av och villkoren för överlåtelsen samt att icke i någon form lämnats eller skall lämnas annat vederlag än det, som finnes upptaget i handlingarna.

2 mom. Ifrågasättes överlåtelse av tillstånd till linjetrafik med omnibus på sätt angives i föregående moment andra stycket andra punkten skall, därest hinder för bifall till ansökningen icke anses ur andra synpunkter föreligga, den tillståndsgivande myndigheten tillika med eget utlåtande och infordrade yttranden översända ansökningen till en särskild värderingsnämnd för bestämmande av storleken av det vederlag, som må utgivas för överlåtna saktillgångar och för den överlåtna rörelsens affärsvärde.

Innan nämnden ingår i prövning av ärendet, skall, där så ej redan skett, biltrafiknämnden i egenskap av central trafikmyndighet avgiva utlåtande. Det åligger överlåtaren att efter anmaning tillhandahålla värderingsnämnden erforderliga upplysningar om den överlåtna rörelsen vid äventyr att vid värderingen hänsyn ej tages till förhållande, varom upplysning begärts. Överlåtaren och förvärvaren skola kallas att framlägga sin sak vid förhandling inför nämnden. Inställelse vid förhandlingen skall efter nämndens bestämmande ske personligen eller genom ombud. Underlåtenhet att efterkomma nämndens kallelse medför för överlåtaren, att ärendet avgöres i befintligt skick, och för förvärvaren, att ärendet avskrives från vidare

behandling. Har ärendet av värderingsnämnden avskrivits, skall ansökningen om tillståndets överförande anses återkallad.

Vid värderingen skola saktillgångarna uppskattas till sitt bruksvärde vid tidpunkten för överlåtelsen samt affärsvärdet bestämmas under hänsynstagande därtill, att ersättning icke må utgå för det värde, som är grundat på förhandenvaron av det överlåtaren meddelade tillståndet.

Den tillståndsgivande myndigheten har att med iakttagande av värderingsnämndens beslut i fråga om storleken av det vederlag, som må utgivas, pröva framställningen med avseende å skälen för överlåtelsen, lämpligheten hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasättes, samt omständigheterna i övrigt.

3 mom. I andra fall av överlåtelse än som avses i 2 mom. har den tillståndsgivande myndigheten att utöver den prövning, som angivits i sista stycket i föregående moment, jämväl pröva villkoren för överlåtelsen.

18 a §.

Avlider tillståndshavare, vilken bedrivit yrkesmässig trafik såsom självständigt yrke, må den tillståndsgivande myndigheten, på framställning av dödsboet, såsom villkor för tillstånd, som beviljas annan i stället för den avlidne, föreskriva skyldighet för den nye tillståndshavaren att i viss omfattning inlösa den eller de automobiler, som den avlidne eller dödsboet använt i sin trafikrörelse. I samband med sådan föreskrift äger myndigheten jämväl meddela erforderliga bestämmelser för reglerande av inlösningsplikten.

18 b §.

Den särskilda värderingsnämnd, varom i 18 § förmäles, har till uppgift att i ärenden angående överlåtelse av tillstånd till linjetrafik med omnibus fastställa det vederlag, som för överlåtna saktillgångar och tillgångar av affärsvärdes natur må utgivas.

Mot nämndens beslut må talan icke föras.

Nämnden skall bestå av fem ledamöter, tre ständiga och två tillfälliga. De ständiga ledamöterna förordnas av Konungen för viss tid. Ställföreträdare för ständig ledamot förordnas likaledes av Konungen. De tillfälliga ledamöterna utses särskilt för varje vid nämnden anhängigt ärende, en av överlåtaren och den andre av förvärvaren. Underlåter överlåtare eller förvärvare att nämna ledamot, skall sådan på anmodan av nämndens ordförande utses av överexekutor.

Av de av Konungen förordnade ledamöterna skall en, tillika ordförande, vara lagkunnig och i domarvärv erfaren, en ha erfarenhet i trafikfrågor och en ha erfarenhet i företagsekonomi. Ställföreträdare för ordföranden och ersättare för annan ledamot skall förordnas efter enahanda grunder.

Avgår av Konungen förordnad ledamot eller ersättare, förordnar Konungen annan för återstående delen av den tid, för vilken den avgångne varit utsedd.

Nämnden skall hava sitt säte i Stockholm.

Närmare föreskrifter om nämndens verksamhet meddelas av Konungen.

Denna förordning träder i kraft den

Förslag till instruktion för den särskilda värderingsnämnden för bestämmande av vederlag för överlåtna omnibusföretag.

Kungl. Maj:t har funnit gott förordna som följer.

1 §.

Värderingsnämnden åligger att verkställa den i 18 § 2 mom. i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. avsedda prövningen av storleken av vederlag, som vid överlåtelse av tillstånd till linjetrafik med omnibus må utgivas för överlåtelsen omfattande saktillgångar och affärsvärde.

2 §.

Nämnden sammanträder på kallelse av ordföranden så ofta förhållandena det påkalla. Sammanträde skall hållas i Stockholm, där ej särskilda skäl föranleda, att det hålles å annan ort inom riket.

Är ledamot förhindrad att deltaga i sammanträde, åligger det honom att ofördröjligen därom underrätta nämndens ordförande. Gäller hindret ständig ledamot låter ordföranden till sammanträdet kalla ledamotens ersättare; gäller det tillfällig ledamot, har ordföranden att därom underrätta den, som utsett ledamoten, och skall ny ledamot i den förhindrades ställe i föreskriven ordning utses.

3 §.

Nämnden äger att av verk och myndigheter erhålla de upplysningar och det biträde, som för dess verksamhet erfordras och som av vederbörande kunna lämnas.

Nämnden äger ock att, i mån av behov, tillkalla eller rådfråga sakkunniga personer; dock må dessa ej deltaga i nämndens beslut.

4 §.

Nämnden äger att för ärendenas beredning anlita statens biltrafiknämnds kansli. Beredningen skall där under överinseende av ordföranden i värde-

ringsnämnden handhavas av en i företagsekonomiska frågor sakkunnig tjänsteman.

Ständig ledamot av nämnden åligger att vid ärendenas beredning lämna det biträde, som kan finnas erforderligt.

5 §.

Kungl. Maj:t bestämmer ersättning till nämndens ordförande, ledamöter och ersättare. Ersättningen till de ständiga ledamöterna och till ordförandens ställföreträdare skall utgå med dels ett årligt belopp och dels visst arvode för sammanträdesdag. Ersättningen till övriga ersättare och till de tillfälliga ledamöterna skall utgå i form av dagarvode.

Ersättning till anlitade sakkunniga bestämmes av nämnden enligt av Kungl. Maj:t givna föreskrifter.

6 §.

Nämnden omhänderhar och redovisar enligt av Kungl. Maj:t givna föreskrifter de statsmedel, som ställts till nämndens förfogande eller som eljest inflyta till nämnden.

7 §.

Ärendena böra av nämnden företagas till avgörande i den ordning, de till nämnden inkommit.

8 §.

Nämnden må avgöra ärende endast när den är fulltalig.

Beträffande jäv mot nämndens ordförande och ledamöter skall i tillämpliga delar gälla vad om domarejäv är stadgat.

Angående omröstning i nämnden skall gälla vad i lag finnes stadgat rörande omröstning i tvistemål vid rådhusrätt.

9 §.

Ärendena skola av nämnden avgöras efter förhandling, vid vilken överlåtare och förvärvare efter kallelse skola inställa sig personligen eller genom ombud. Uteblir överlåtaren, skall hans sak framläggas av den tjänsteman under vars ledning ärendet beretts.

Har i inhämtade yttranden erinran ej gjorts mot de för överlåtelsen bestämda villkoren och finner nämnden villkoren böra godtagas, äger nämnden, efter att därom hava underrättat överlåtaren och förvärvaren, företaga ärendet till avgörande utan förhandling. Där överlåtaren eller förvärvaren påkallar förhandling, skall dock sådan äga rum.

Äger förhandling ej rum, skall ärendet avgöras efter föredragning av den tjänsteman under vars ledning ärendet beretts.

10 §.

Överlåtare och förvärvare hava att med hälften vardera ersätta statsverket för vad därifrån utgått i dagarvoden till ledamöterna och i ersättning för övriga av nämndens sammanträde i ärendet föranledda kostnader.

Har överlåtare eller förvärvare påkallat förhandling i ärende, som eljest kunnat utan förhandling avgöras, och sker ej ändring i överenskomna överlåtelsevillkor, skall dock den, som påkallat förhandlingen, ensam svara för alla därav uppkomna kostnader.

11 §.

Det åligger nämnden att föra protokoll över behandlingen av ärendena samt däri upptaga sitt beslut jämte motivering för detsamma.

12 §.

Nämndens beslut skall, så snart ske kan, jämte handlingarna i ärendet tillställas den tillståndsgivande myndigheten.

Beslutet skall ock genom rekommenderat brev med allmänna posten delgivas vederbörande överlåtare och förvärvare.

Denna instruktion länder till efterrättelse från och med den

FÖRSTA KAPITLET

Direktiv

I sitt anförande till statsrådsprotokollet den 10 december 1948 i samband med utverkande av Kungl. Maj:ts bemyndigande för chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla utredningsmän för att inom departementet verkställa utredning rörande vissa frågor beträffande den yrkesmässiga biltrafiken yttrade dåvarande departementschefen, statsrådet Torsten Nilsson, följande:

»I en vid årets riksdag väckt motion, I:190, har föreslagits, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte låta utreda, huruvida och på vilket sätt — eventuellt genom införande av en expropriationslagstiftning eller genom bestämmelser om opartisk uppvärdering vid försäljning eller på annat sätt — åtgärder kunna vidtagas för att landets buss- och billinjer ej bli föremål för prisjobberi vid försäljningar med därmed följande belastning av den trafikerande allmänheten samt att framför allt åtgärder vidtagas, som kunna leda till att det — på sätt i motionen anförts — förhindras, att ägaren av en bil- eller busslinje fördröjer eller förhindrar ett sådant samordnande av busskommunikationerna i en bygd, som kan vara till fördel för bygden och dess befolkning.

I anledning av motionen har andra lagutskottet avgivit utlåtande, nr 41, vari utskottet uttalar bl. a. följande.

De önskemål, som motionären avser att tillgodose, äro i viss mån beaktade i nu gällande förordning angående yrkesmässig automobiltrafik. Förordningen innehåller således bestämmelser om att turlista bör av vederbörande myndighet fastställas för linjetrafik, att trafiktillstånd kan återkallas, bland annat när hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande så kräver, och att utövare av yrkesmässig trafik få rätta sig efter av myndighet fastställda bestämmelser rörande taxa. Trots detta synes det på vissa platser ha varit förenat med svårigheter att ordna busstrafiken på ett tillfredsställande sätt. Detta tyder på att de omnämnda bestämmelserna i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik äro i behov av översyn.

För åstadkommande av en rationalisering och effektivisering av linjetrafiken har det ibland varit önskvärt, att enskilda linjetrafikföretag övertagas av statens järnvägar. Därvid har det stundom uppstått svårigheter att uppnå överenskommelse angående överlåtelsesummans storlek. Dessa svårigheter ha kunnat medföra, att ett ur trafiksynpunkt önskvärt statsförvärv av ett enskilt trafikföretag icke kommit till stånd. Bland tänkbara åtgärder för att åstadkomma en mera tillfredsställande ordning har motionären nämnt införande av bestämmelser om opartisk värdering vid försäljning av trafikföretag. Järnvägsstyrelsen har i sitt yttrande

framhållit, att det i så fall skulle ligga närmast till hands att tillskapa ett organ ungefär efter mönster av den av Kungl. Maj:t den 4 augusti 1939 tillsatta nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskilda järnvägar uppkommande tvistefrågor om järnvägsegendomens värde m. m. Enligt utskottets mening är detta uppslag värt att tagas under övervägande.

Utskottet har hemställt, att riksdagen i anledning av motionen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville överväga de i motionen berörda frågorna i samband med att Kungl. Maj:t till övervägande upptager andra närstående trafikspörsmål.

I skrivelse den 21 juni 1948, nr 338, har riksdagen anmält, att riksdagen beslutat i enlighet med utskottets hemställan.

I detta sammanhang torde jag jämväl få anmäla, att stadsfullmäktige i Luleå gjort framställning om sådan ändring i gällande författningar att linjetrafik med omnibus kan exproprieras av kommun.

Den i riksdagens skrivelse berörda frågan om förhindrande av prisjobberi vid överlåtelse av landets bil- och busslinjer har tidigare behandlats i förarbetena till gällande förordning om yrkesmässig automobiltrafik m. m. samt i en senare verkställd specialutredning rörande tillstånd för juridiska personer att utöva yrkesmässig automobiltrafik. Detta spörsmål har icke blivit i tillräcklig grad beaktat i förordningen om yrkesmässig automobiltrafik m. m. De bestämmelser, som i förordningen meddelats i fråga om beviljande, överlåtelse och återkallelse av trafiktillstånd, taxekontroll, uppgiftsskyldighet m. m., ha icke heller i tillämpningen varit effektiva, då det gällt att förebygga att övernormala vinster uppkomma framförallt inom busstrafiken samt att, då i anledning härav överpriser betalas vid överlåtelse av trafikrörelse, förhindra att dessa övervältras på trafikanterna. Dessa olägenheter ha, såsom i riksdagsskrivelsen påpekats, i sin tur försvårat ett tillfredsställande ordnande av busstrafiken på vissa platser, bl. a. då en sammanslagning av olika privata trafikföretag ansetts lämplig eller då kommunal eller statlig drift av trafiken ansetts erforderlig för att lösa föreliggande trafikproblem.

Det frågekomplex, som sålunda utgör bakgrunden till de förut omnämnda framställningarna, är av den omfattning, att jag icke nu är beredd att upptaga det till slutlig prövning. En specialutredning bör först verkställas rörande vissa frågor som äro grundläggande för ärendets fortsatta behandling. Denna utredning synes böra begränsas till att avse busstrafiken, vilken ur här angivna synpunkter främst är av intresse. Jag förordar, att för ändamålet särskilda utredningsmän tillkallas. För utredningsarbetet torde följande allmänna riktlinjer böra uppdragas.

Grunden till uppkomsten av överpriser vid överlåtelse av busstrafikföretag torde, såsom redan antytts, ofta vara att söka i svårigheterna att rätt avväga taxorna. En förutsättning för en förbättring härvidlag är, att

bussföretagens bokföring upplägges så att erforderlig insyn i trafikrörelsens ekonomi kan erhållas och att i övrigt erforderliga ekonomiska och statistiska uppgifter över rörelsen tillhandahållas. I 31 § förordningen om yrkesmässig automobiltrafik m. m. finnas visserligen bestämmelser om skyldighet för utövare av yrkesmässig trafik att föra transporthandlingar och driftstatistik men dessa uppgifter torde ej vara tillräckliga för bedömande av taxefrågorna. Det synes därför angeläget, att en översyn verkställes rörande uppgiftsskyldighetens lämpliga omfattning med hänsyn till här berörda förhållanden och att därvid överväges bl. a. att för biltrafikföretag föreskriva bokföringsskyldighet av likartad beskaffenhet som den som gäller för enskilda järnvägar. För att undvika, att uppgiftsskyldigheten blir betungande för företagarna bör undersökas, i vad mån lämnande av vissa uppgifter kan begränsas till företag med större trafikrörelse eller företag som drivas av juridisk person. Vid fastställande av uppgiftsskyldigheten bör även en sådan samordning eftersträvas att samma uppgifter kunna begagnas jämväl för andra ändamål, för vilka uppgifter och deklarationer eljest måste avgivas i annan ordning.

En rätt bedömning av företagens ekonomiska förhållanden och taxesättningen i olika slags trafik förutsätter vidare, att myndigheterna vid behandlingen av taxeärenden ha tillgång till erforderlig sakkunskap och att i övrigt företagarnas och trafikanternas delvis motstridande intressen bli allsidigt och objektivt prövade. Utredningsmännen böra överväga om och i vad mån åtgärder i sådant syfte kunna vara erforderliga.

Jämlikt 18 § 1 mom. förordningen om yrkesmässig automobiltrafik m. m. har den tillståndsgivande myndigheten att pröva framställningar om överlåtelse av trafiktillstånd. Avseende skall därvid fästas å bl. a. villkoren för överlåtelsen. Denna prövning torde i främsta rummet syfta till att kontrollera skäligheten av den ersättning som, utöver värdet av de i rörelsen använda realtillgångarna, kan komma att erläggas för rörelsen såsom sådan. Dylik ersättning kan tänkas utgå till tillståndshavaren exempelvis i fall då denne genom energi och omtanke skaffat sig en kundkrets, som är bunden till hans rörelse. Detta torde framför allt vara förhållandet inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken, där särskilda problem, vilka icke här skola närmare beröras, uppkommit av denna anledning. För busstrafikens del är trafikunderlaget väsentligen bestämt genom trafikområdets avgränsning i trafiktillståndet och den allmänna ekonomiska och sociala utvecklingen inom området, men ett visst utrymme finnes även för en good-will-skapande insats från företagarens sida.

I praktiken har det dock ofta visat sig, att vid överlåtelse av trafiktillstånd, utöver skälig ersättning till företagaren, betydande belopp erlagts för själva tillståndet. Läget torde i sådana fall vara det att den nye tillståndshavaren ansett sig ha möjlighet att, med den faktiska monopolställ-

ning han genom trafiktillståndet erhåller, på trafikrörelsen erhålla så stort överskott att detta är tillräckligt för att, utöver normal företagarvinst, lämna tillgång till avskrivning och förräntning av den sålunda erlagda ersättningen för trafiktillståndet. En närmare analys bör företagas rörande den ekonomiska och juridiska karaktären av de värden, för vilka ersättning begäres och i viss utsträckning betalats vid överlåtelse av trafiktillstånd. Underlag för en sådan analys torde kunna erhållas genom undersökning av överlåtelser som kommit under myndigheternas prövning eller eljest äro kända. Härvid är att märka, att överlåtelser godkänts även i fall då betalning erlagts jämväl för trafiktillståndet såsom sådant. Utredningsmännen böra söka självständigt bedöma vilka värden som med hänsyn till tillståndshavarnas och trafikanternas delvis motsatta intressen böra vinna godkännande vid överlåtelser av trafiktillstånd. Den avvägning varom här är fråga kan i praktiken ofta vara svår, och utredningsmännen böra därför överväga huruvida i framtiden behov kan föreligga att hänskjuta ersättningsfrågor till ett opartiskt organ för yttrande eller avgörande.

En effektiv kontroll av villkoren vid överlåtelse av trafiktillstånd förutsätter, att myndigheternas beslut icke kringgås genom betalning »under bordet». Även detta spörsmål bör beaktas av utredningsmännen.

Då trafiktillstånd meddelats för juridisk person innehas tillståndet medelbart av delägarna eller medlemmarna av den juridiska personen. Det faktiska innehavet kan i sådana fall ändras genom överlåtelse av andelsrätter. Enligt gällande författningar saknas i sådana fall möjlighet att kontrollera villkoren för överlåtelsen och förhindra att överpriser erläggas. I princip bör dock i detta avseende skillnad ej göras mellan fysiska och juridiska personer. Frågan om kontroll av villkoren vid överlåtelser av andelsrätter torde emellertid för sin lösning kräva åtgärder av delvis annan art än i fråga om direkta överlåtelser av trafiktillstånd. Denna fråga bör upptagas till särskild behandling av utredningsmännen. I samband härmed bör även frågan om godkännande av särskild föreståndare för biltrafikrörelse, som bedrives av juridisk person, upptagas till förnyat övervägande.

I riksdagens skrivelse och framställningen från stadsfullmäktige i Luleå har framhållits, att det ur effektivitets- och rationaliseringssynpunkt eller eljest kan vara ett allmänt intresse att en trafikrörelse övertages av statens järnvägar eller av en kommun. Svårigheter kunna emellertid uppkomma, därest överenskommelse om villkoren för en överlåtelse ej kan vinnas eller tillståndshavaren överhuvudtaget ej är villig att överlåta sitt trafiktillstånd. Om de av mig i det föregående angivna särskilda spörsmålen kunna klarläggas, torde svårigheterna att lösa uppkommande tvistefrågor rörande villkoren för en överlåtelse kunna bortfalla eller åtminstone avsevärt minskas. Däremot kvarstå svårigheterna, om tillståndshavaren ej är villig överlåta sin rörelse, oavsett att skälig ersättning lämnas. I vissa fall kan

läget vara sådant, att bestämmelserna om återkallelse av trafiktillstånd jämlikt 19 § av gällande förordning äro tillämpliga. Det synes önskvärt, att en närmare undersökning verkställes rörande förutsättningarna för användningen av detta stadgande i dylika fall. Enligt 12 § samma förordning äger en förutvarande tillståndshavare visst företräde vid beviljande av nya trafiktillstånd som beröra hans trafikområde. Detta hindrar emellertid ej att ett nytt tillstånd kan beviljas annan om så befinnes lämpligt. Förutsättningarna för tillämpningen av detta stadgande i fall då behov av trafik i statlig eller kommunal regi befinnes föreligga böra närmare utredas.

Anledningen till framkomna önskemål om kommunalisering av busstrafiken i ett samhälle torde ej sällan vara, att behov föreligger att samordna trafiken med planläggningen av bebyggelsen och utvecklingen av samhället. Härvid kunna konflikter uppkomma, då det gäller att öppna trafik på linjer, som åtminstone under en övergångstid ej äro privatekonomiskt lönande, eller att höja standarden i fråga om turtäthet och bekvämlighet till en ur de lokala myndigheternas synpunkt önskvärd nivå. I sådana fall kan frågan om en kommunalisering av trafiken aktualiseras. Motsvarande gäller i fråga om vissa busslinjer, som föreslagits skola övertagas av statens järnvägar, bl. a. delar av det av norrlandskommittén föreslagna stambillinjenätet i Norrland. Utredningsmännen torde böra överväga på vad sätt ett övertagande från det allmännas sida av trafiken i här angivna och liknande fall lämpligen kan ske.

Utredningsmännen böra, om så befinnes lämpligt, avgiva delförslag i frågor, som äro av natur att kunna bedömas fristående från övriga spörsmål. Utredningsmännen skola vidare vara oförhindrade att hos Kungl. Maj:t göra framställning om de utvidgningar av direktiven för utredningen, som under arbetets gång kunna visa sig erforderliga.»

I anslutning till de sålunda uppdragna riktlinjerna för utredningsarbetet har utredningen beslutat att till behandling först upptaga frågan om vilka värden, som vid överlåtelse av trafiktillstånd böra vinna godkännande, ävensom vissa därmed sammanhängande spörsmål samt att därefter i ett senare betänkande behandla återstående i direktiven angivna frågor.

ANDRA KAPITLET

Gällande författning och historik

Den yrkesmässiga biltrafiken har i Sverige varit underkastad statlig reglering alltsedan år 1907, vid vars ingång vår första författning angående automobiltrafik, nämligen förordningen av den 21 september 1906, trädde i kraft. Utvecklingen av den yrkesmässiga biltrafiken till en mäktig faktor inom samhällets transportorganisation har under årens lopp föranlett förnyade författningsbestämmelser i ämnet; de nu gällande återfinnas i förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m m., vilken ersatt de bestämmelser i ämnet, som voro intagna i motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 med däri senare vidtagna ändringar (23 o. följ. §§).

Utredningen vill till en början redogöra för det huvudsakliga innehållet av 1940 års förordning i de delar, som närmast beröra förevarande del av utredningens arbete.

Förordningen definierar begreppet yrkesmässig trafik såsom trafik, i vilken bil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran (1 §). Den yrkesmässiga trafiken uppdelas i linjetrafik och beställningstrafik. Med linjetrafik förstås yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods å viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om bilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt; yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linjetrafik, benämnes beställningstrafik (4 §). Det ankommer på central myndighet — statens biltrafiknämnd — samt länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken. Biltrafiknämnden förordnas av Kungl. Maj:t och består av minst fem och högst sju ledamöter,[1] till vilka skola utses personer med insikt och erfarenhet i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- eller näringsintressen, som beröras av den yrkesmässiga trafiken (3 §).[2]

Förutsättning för rätten att bedriva yrkesmässig trafik är enligt förordningens 5 § att vederbörligt tillstånd, s. k. trafiktillstånd, meddelats.

[1] Nämnden består för närvarande av ordförande, ställföreträdare för denne och ytterligare fem ledamöter.

[2] Instruktion för nämnden har av Kungl. Maj:t fastställts den 14 mars 1941 (SFS nr 160), ändrad genom Kungl. kungörelserna den 10 maj 1946 (SFS nr 223), den 24 oktober 1947 (SFS nr 792) och den 26 augusti 1948 (SFS nr 626).

Tillstånd att bedriva linjetrafik meddelas, i fråga om linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län, av biltrafiknämnden, samt i övriga fall av länsstyrelsen i det län, varest linjetrafiken skall äga rum.

I 12 § har upptagits stadganden om de förutsättningar, som skola vara för handen för att trafiktillstånd skall få meddelas, samt om innehållet i meddelat trafiktillstånd. Vid prövning av ansökan om trafiktillstånd skall avseende främst fästas vid frågan om trafikens behövlighet och sökandens lämplighet. Meddelat trafiktillstånd skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. För samtrafik med vissa andra trafikföretag är sörjt genom bestämmelse,[1] att tillstånd till linjetrafik i erforderlig utsträckning bör upptaga föreskrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande.

För linjetrafik bör turlista i erforderlig omfattning fastställas (14 §).

Trafiktillstånd skall i allmänhet gälla tills vidare (17 § 1 mom.). Har tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs, må rörelsen under vissa förutsättningar utan särskilt tillstånd för dödsboets eller konkursboets räkning fortsättas under högst ett år (17 § 2 mom.). Då tillståndshavare avlidit eller försatts i konkurs eller då skäl eljest föreligga må trafiktillstånd överlåtas å annan efter medgivande av den myndighet, som meddelat trafiktillståndet. Vid ansökan om tillståndets överförande å annan skall fogas avtal, som kan hava upprättats rörande överlåtelsen. Den tillståndsgivande myndigheten har att med avseende å skälen och villkoren för överlåtelsen, lämpligheten hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasättes, samt omständigheterna i övrigt pröva framställningen (18 § 1 mom.).

I 19 § har meddelats bestämmelser om återkallelse eller indragning för viss tid av trafiktillstånd. Sådan åtgärd kan äga rum vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i förordningen, vid underlåtenhet att begagna tillståndet ävensom när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer.

Av förordningens bestämmelser må här ytterligare erinras om föreskrifterna i 29 § om taxa i yrkesmässig trafik. Biltrafiknämnden skall fastställa allmänna grunder för uppställning av taxor, medan taxornas fastställande, såvitt gäller linjetrafik, ankommer på den myndighet, som meddelat trafiktillståndet. Taxorna skola i regel angiva maximiavgifter men kunna efter vederbörande myndighets prövning beträffande linjetrafiken ersättas med fasta avgifter.

Från 1940 års förordning äro i vissa hänseenden undantagna statens järnvägar och postverket tillhöriga motorfordon. Jämlikt Kungl. Maj:ts brev till järnvägsstyrelsen den 28 juni 1941 (S.F.S. nr 555) angående yrkes-

[1] Kungl. förordning den 30 juni 1948 (SFS nr 406).

mässig biltrafik, som enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande eller eljest med vederbörligt trafiktillstånd bedrives eller komme att bedrivas av järnvägsstyrelsen skulle föreskrifterna i 5 § och 29 § 1—7 mom. i fråga om meddelande av särskilt trafiktillstånd samt fastställande av taxa icke äga tillämpning beträffande linjetrafik, till vars bedrivande Kungl. Maj:t lämnat medgivande. Det ålåge järnvägsstyrelsen att till biltrafiknämnden insända avskrift av beslut, varigenom ny eller ändrad taxa fastställts för av statens järnvägar bedriven linjetrafik. Jämlikt Kungl. Maj:ts brev till generalpoststyrelsen samma dag (SFS nr 554) meddelades förordnande om liknande undantag beträffande linjetrafik, som enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande bedreves eller komme att bedrivas av generalpoststyrelsen. Bestämmelserna i 1941 års brev ha upphävts men i sak oförändrade överflyttats till Kungl. Maj:ts brev den 11 januari 1952 till järnvägsstyrelsen (SFS nr 3) och till generalpoststyrelsen (SFS nr 2).

Spörsmålet om *handel med trafikrättigheter och* uttagande i samband med överlåtelse av sådan rättighet av *särskild ersättning för rättigheten såsom sådan* (ofta under benämningen *handelsvärde eller goodwill)* har under lagstiftningsarbetet först uppmärksammats i det av 1932 års trafikutredning den 22 december 1932 avgivna förslaget om vissa ändringar i motorfordonsförordningen av 1930.

Utredningen anförde,[1] att av representanter för organisationer av yrkesutövare inom den yrkesmässiga automobiltrafiken framhållits att ett system med överlåtelser av trafikrättigheter mot förtäckt ersättning vunnit utbredning. Överlåtelsen torde vanligen ske i den form, att rättighetsinnehavaren försålde en bil till ett i förhållande till dess bruksvärde mycket högt pris, men på samma gång anmälde hos den tillståndsgivande myndigheten, att han upphörde med sin yrkesmässiga trafik. Köparen av bilen inlämnade samtidigt ansökan om rättighet till sådan trafik, vilket sällan torde ha vägrats honom, om han i övrigt vore lämplig som yrkesutövare. Utredningen uttalade i anledning härav — utan att föreslå någon författningsändring — att den tillståndsgivande myndigheten givetvis borde göra vad på den kunde bero att förebygga uttagande av handelsvärde å trafiktillstånd.

I utlåtande över utredningsförslaget anförde[2] Sveriges omnibusägares riksförbund bland annat:

Den uppfattningen, att myndigheten borde göra vad den kunde att förebygga uttagandet av handelsvärde å trafiktillstånd, funne riksförbundet betänklig och ansåge sig böra inlägga en bestämd gensaga mot densamma. Visserligen torde uttalandet främst avse överlåtelse av trafikrättigheter mot förtäckt ersättning, men uttalandet hade sedermera i utredningsmännens motiv givits en så allmän avfattning, att riksförbundet ansett sig nödsakat att, i vad detsamma kunde beröra

[1] Prop. 1933 nr 193 sid. 15 f.
[2] Prop. 1933 nr 193 sid. 16 f.

den yrkesmässiga omnibustrafiken, härutinnan framföra några synpunkter. Det vore uppenbart att för startandet av yrkesmässig omnibustrafik liksom för varje annan enskild näringsverksamhet krävdes kapital. Men inte nog därmed; det fordrades också personliga insatser av företagets ledning. Det vore ju i regel så, att ett nystartat företag under de första åren icke gåve någon avkastning utan i bästa fall först senare lämnade företagaren skälig ersättning för investerat kapital och nedlagt arbete. När så otvivelaktigt vore förhållandet, syntes det riksförbundet orimligt att, för den händelse tillståndshavaren skulle avlida i förtid, hans trafiktillstånd utan vidare skulle indragas. Billighet och rättvisa syntes i sådant fall fordra, att stärbhuset kunde antingen fortsätta rörelsen med av myndigheterna godkänd ledare eller ock att rörelsen kunde av stärbhuset överlåtas med skälig handelsvinst. Riksförbundet ville heller icke tro, att det varit utredningsmännens avsikt, att en yrkesutövare, som måhända efter 30 eller 40 års verksamhet droge sig tillbaka och avyttrade sin rörelse, icke skulle hava rätt att räkna med en skälig handelsvinst vid försäljningen av det företag, åt vars skötsel och utveckling han ägnat ett helt liv av oavlåtligt arbete.

I propositionen nr 193 till 1933 års riksdag anförde (sid. 43) föredragande departementschefen — efter att ha uttalat att prövningen av en trafiks lämplighet i förekommande fall torde böra omfatta jämväl sökandens ekonomiska förutsättningar att handhava den ifrågasatta trafiken:

Därvid lärer den tillståndsgivande myndigheten ej sällan ställas inför spörsmålet, vilken betydelse skall tillmätas det förhållande, att sökanden — jämte det han övertagit den eller de automobiler, som brukats i en rörelse, vartill tillstånd förvärvats — till tillståndshavaren erlagt viss ersättning för övertagande av själva rörelsen. Trafiktillstånd torde väl ej böra vägras endast av den anledningen, att en rörelse, varom nu är fråga, överlåtits mot ersättning; men berörda omständighet bör å andra sidan ej få utgöra något skäl för meddelande av trafiktillstånd, vilket kanske eljest skulle hava förvägrats. Särskilt synes det därvid vara av vikt, att — då fråga är om linjetrafik — taxan icke bestämmes med hänsyn tagen till ersättning, som sålunda må hava erlagts.

Departementschefens uttalande blev icke föremål för genmäle vid propositionens behandling i riksdagen.

Frågan om överlåtelse av trafikrättighet och goodwill för sådan rättighet togs åter upp till behandling av 1936 års trafikutredning, vars betänkande med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik[1] ligger till grund för nu gällande förordning.

I en framställning till nämnda utredning anhöllo ett flertal organisationer av utövare av yrkesmässig trafik, att i förordningen måtte intagas stadgande om rätt att överlåta trafikrörelse till annan, av myndigheterna godkänd person. Utredningen anförde[2] härom bland annat:

Innehavaren av ett tillstånd till yrkesmässig trafik kan många gånger genom energi och omtanke höja avkastningen och därigenom det ekonomiska värdet av rörelsen. För en sådan tillståndshavare måste det te sig som tämligen naturligt, att hans efterlevande skola få fortsätta rörelsen och att han själv liksom hans efterlevande skola genom överlåtelse kunna få vederlag ej endast för i rörelsen

[1] SOU 1938:59.
[2] SOU 1938:59 sid. 214 ff.

använda fordon, garage etc. utan därutöver för rörelsen såsom sådan. Man torde med fog kunna påstå, vilket även framhållits i vissa yttranden, att det kan vara ett allmänt intresse, att tillståndshavaren kan räkna med att han eller hans änka och barn skola kunna tillgodogöra sig resultatet av många års idogt och framgångsrikt arbete och sålunda draga nytta av det värde, som rörelsen i och för sig erhållit. Intresset för att på ett mönstergillt sätt handhava trafiken kan därigenom utvecklas till gagn för allmänheten, som genom lämpliga fordon, god personal och överhuvud taget en förstklassig kundtjänst blir bättre tillgodosedd. I sådana fall som de här berörda, då alltså trafikrörelse kan anses äga ett affärsvärde, måste det enligt utredningens mening anses i hög grad rimligt, att trafikutövarens efterlevande få fortsätta rörelsen, därest de befinnas lämpliga, samt att trafikutövaren och hans dödsbo få genom överlåtelse förfoga över rörelsen. Därest sålunda dödsbodelägare eller köpare vilja fortsätta en sådan trafik samt uppfylla de i lagen stipulerade kraven på lämplighet, torde de, därest behov av trafiken fortfarande föreligger, i regel icke böra vägras tillstånd. Rent juridiskt föreligger icke en överlåtelse av tillståndet utan situationen är att betrakta sålunda, att det gamla tillståndet utslocknar och ett helt nytt tillstånd lämnas. — Att generellt medgiva överflyttning av tillstånd är enligt utredningens mening att gå för långt. Den yrkesmässiga trafiken bedrives med stöd av en av vederbörande myndigheter lämnad koncession, vars meddelande föregåtts av en prövning av olika omständigheter såsom behovet av trafiken och trafikutövarens kvalifikationer i olika avseenden. Det allmänna kan icke lämpligen avsäga sig denna prövningsrätt. Avgörande bör sålunda vara, huruvida trafiken må anses behövlig med hänsyn till redan befintliga trafikföretag och i övrigt lämplig. Vederbörande tillståndsgivande myndighet bör sålunda kunna vägra att medgiva övertagande av trafikrörelse utan att vara bunden av någon ovillkorlig arvsrätt eller rätt att överlåta rörelsen. I detta sammanhang må erinras om den tillståndsgivande myndighetens befogenhet att återkalla tillstånd till yrkesmässig trafik. Skulle en myndighet icke på ett enligt sökandens mening tillfredsställande sätt handhava ärenden om övertagande av tillstånd, finnes ju alltid möjligheten att genom besvär söka få rättelse. — Vad ovan sagts gäller om de fall, då en rörelse kan anses hava ett verkligt affärsvärde. Är däremot fråga om att övertaga en rörelse, som icke har någon eller endast obetydlig goodwill, äro skälen för att medgiva tillståndets övertagande ej av samma styrka. — Enligt utredningens mening bör överlåtelse av trafiktillstånd överhuvud taget bliva föremål för en viss rättslig reglering. Utredningen har därför i sitt författningsförslag upptagit ett stadgande i detta ämne. Tillståndsmyndigheterna böra givetvis ägna stor uppmärksamhet åt överlåtelsevillkoren. För att ett trafiktillstånd skall bliva ekonomiskt bärande fordras nämligen i många fall, att tillståndshavaren icke åsamkas alltför dryga utgifter vid rörelsens övertagande.

I författningsförslaget (§ 18) intog 1936 års trafikutredning en med 18 § 1 mom. i nu gällande förordning likalydande bestämmelse om överlåtelse av trafiktillstånd samt föreslogo (i § 11) ett förenklat remissförfarande i fall då ansökan avsåge tillstånd att fortsätta av annan bedriven trafik.

Frågan om handelsvärde å trafikrättigheter har även berörts i ett av särskilt tillkallade sakkunniga (1938 års trafiksakkunniga) avgivet betänkande[1] angående bland annat frågan om skyldighet för den, som övertager

[1] SOU 1939:22.

en avliden trafikinnehavares tillstånd, att inlösa den eller de bilar, som använts i trafikrörelsen. 1938 års sakkunniga yttrade[1] beträffande frågan, huruvida vid bestämmande av värdet på den materiel, som borde inlösas av ny tillståndshavare, bland annat följande:

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 tillståndshavares 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 persontrafikrörelsen 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 omnibustrafiken. Av nu anförda skäl hava de sakkunniga ansett sig böra lämna den föreskriften, 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.

1938 års sakkunniga föreslogo jämväl inrättandet av en opartisk värderingsnämnd för avgörande i vissa fall av frågor om goodwillersättning.

I remissyttranden över de av 1936 års trafikutredning och 1938 års trafiksakkunniga framlagda förslagen yppades bland de hörda myndigheterna stor skiljaktighet i fråga om goodwillersättning och i samband därmed uppkommande frågor. Medan en myndighet anförde, att hänsyn icke ens i undantagsfall borde tagas till goodwill, ansågo andra åter, att gottgörelse för goodwill erhållit en alltför snäv begränsning. En länsstyrelse påpekade, att praxis godtagit ersättning jämväl för affärsvärdet vid överlåtelser av rätt till linjetrafik; så torde exempelvis ha varit fallet då statens järnvägar förvärvat linjetrafik. Två länsstyrelser framhöllo, att bedömandet av den goodwillersättning, som kunde anses skälig, måste anses mycket främmande för länsstyrelserna och icke böra åläggas dem. En annan länsstyrelse frågade efter de skäl, som skulle grunda rätt till goodwillersättning.

I propositionen nr 115 till 1940 års riksdag uttalade föredragande departementschefen (sid. 91 f.), att den av 1936 års trafikutredning föreslagna bestämmelsen om förenklat remissförfarande vid avgörande av ansökning om tillstånd att fortsätta av annan bedriven trafik skulle kunna öppna

[1] SOU 1939:22 sid. 47 f.

möjlighet för en vidsträckt handel med trafiktillstånd, som det ingalunda låge i det offentligas intresse att uppmuntra. Det fall av överlåtelse, som utredningen närmast torde hava haft i tankarna och vars handläggning också enligt departementschefens mening borde så mycket som möjligt förenklas, vore sådan överlåtelse, som nödvändiggjordes av dödsfall. Vad åter anginge andra fall av överlåtelse, nämligen sådana som grundade sig på en affärstransaktion mellan den förutvarande trafikutövaren och den ifrågasatta nye tillståndshavaren, måste det i regel anses ligga i det allmännas intresse, att för varje fall så mycket av offentlighet gåves åt transaktionen att handeln med trafikrättigheter icke uppmuntrades. Då det i regel icke vore möjligt för den tillståndsbeviljande myndigheten att utreda, vilka enskilda transaktioner, som låge bakom överlåtelsen av ett trafiktillstånd, skulle, om det bleve allmän praxis, att dylika överlåtelser bifölles utan att tillfälle bereddes andra att avgiva yttrande däröver, med all sannolikhet en vidsträckt handel med trafikrättigheter uppkomma. På grund härav ansåg departementschefen den av 1936 års trafikutredning föreslagna bestämmelsen om förenklat remissförfarande för ifrågavarande fall böra utgå. — Detta departementschefens uttalande blev icke föremål för genmäle under riksdagsbehandlingen.

I sistnämnda proposition, vilken upptog 1936 års utrednings förslag om rätt i vissa fall till överlåtelse av trafikrättighet, föreslogs icke någon reglering i författningen av spörsmålet om goodwill. Denna fråga uppmärksammades emellertid inom riksdagen i samband med behandlingen av propositionen. Under överläggningarna i andra kammaren,[1] vilka i detta ämne främst anknöto till de synpunkter som framkommit rörande överflyttning av droskrättigheter i Stockholm, uttalades skilda meningar i frågan. Departementschefen gjorde gällande, att det beträffande dylika rättigheter knappast funnes utrymme för någon goodwill, enär en droskägares bättre eller sämre skötsel av trafiken endast i ringa mån inverkade på hans möjlighet att skaffa sig inkomst av rörelsen. I fråga däremot om exempelvis en lastbilsrörelse på landet uttalade departementschefen, att den personliga insatsen i rörelsen kunde hava mera att betyda och att en sådan trafikutövare kunde förskaffa sig en bättre ställning än en annan.

Riksdagen godtog de i propositionen föreslagna bestämmelserna i fråga om överlåtelse av trafikrättighet.

Jämväl efter ikraftträdandet av 1940 års förordning har spörsmålet om handel med trafikrättigheter och de goodwillvärden, som därvid ofta åsättas desamma, behandlats, nämligen i ett av särskild utredningsman år 1944 avgivet betänkande med förslag i anledning av utredning rörande tillstånd för juridiska personer att utöva yrkesmässig automobiltrafik.[2]

[1] Prot. AK nr 34 sid. 3 ff.
[2] SOU 1944: 39.

Utredningsmannen anförde[1] bl. a.:

Det har betonats, att tillstånd till yrkesmässig trafik vore personligt samt att den omständigheten, att på förevarande område införts ett statligt koncessionssystem, icke borde få medföra, att för koncessionerna såsom sådana tillskapades ett stundom kanske avsevärt förmögenhetsvärde som tillståndshavarna kunde tillgodogöra sig genom försäljning av trafiktillstånd. Å andra sidan har förfäktats den meningen, att en tillståndshavare icke borde förmenas rätten att utnyttja det värde, som vore resultatet av hans eget arbete. Från den redogörelse, som — — — upptagits rörande trafiktillståndets natur och trafiktillståndens affärsvärde (goodwill), erinras att de tillståndsgivande myndigheterna i samband med prövning av överlåtelser av trafiktillstånd stundom få anledning att taga ställning till det synnerligen ömtåliga och svårlösta spörsmålet om en trafikrörelses goodwill, samt att detta spörsmål näppeligen kan bedömas efter några generella regler utan måste prövas från fall till fall. Enligt utredningsmannens åsikt torde principiellt såsom goodwillvärde böra godtagas det värde, som kan hänföras till tillståndshavarens arbete för rörelsens upparbetande och utveckling, men däremot icke ett på koncessionssystemets tillvaro grundat eller förhöjt värde. Värden av sistberörda natur äro icke goodwillvärden i egentlig mening utan ett slags monopolvärden och ur allmän synpunkt lärer det vara ett betydelsefullt intresse att motverka uppkomsten av sådana konstlade goodwillvärden. Det ökade krav på förräntning av det i ett trafikföretag nedlagda kapitalet, som blir en följd av höga goodwillvärden, lärer nämligen i sista hand komma att drabba den trafikerande allmänheten i form av fördyrade transporter. Svårigheten att i ett speciellt fall från varandra skilja de nu angivna olika värdena ligger emellertid i öppen dag. — Uppkomsten av onormalt höga goodwillvärden skulle naturligen motverkas, därest myndigheterna ägde en vidsträckt bestämmanderätt i fråga om transportavgifterna. — — — Den bestämmanderätt rörande taxesättningen, som enligt 1940 års förordning inrymts åt myndigheterna, — — — torde dock ej utgöra ett tillräckligt medel i det syfte, varom här är fråga. — — — Men även beträffande linjetrafiken, där frågan om de höga goodwillvärdena hittills varit mest brännande, torde det vara förenat med stora svårigheter att använda taxesättningen som en regulator å trafikföretagens goodwillvärden. — — — Beträffande spörsmålen angående överlåtelse av trafiktillstånd och goodwillvärdena för trafiktillstånd skall ytterligare anmärkas följande. Dessa spörsmål äro naturligen av betydelse beträffande trafiktillstånd för såväl fysiska som juridiska personer. Tidigare diskussioner rörande frågan om goodwill har främst avsett trafiktillstånden för fysiska personer, nämligen förhållandena vid tillståndshavarens död. De nämnda frågorna synas emellertid främst vara av vikt, då det gäller överlåtelse av trafiktillstånd å eller mellan juridiska personer. Bedömningen av goodwillvärden lärer i och för sig ofta vara av den natur att skäl tala för att sådana ärenden lämpligen böra prövas av en för hela riket gemensam myndighet. Ett sådant resultat skulle i stort sett nås, därest biltrafiknämnden alltid vore den myndighet, som beviljade trafiktillstånd för och medgåve överlåtelse av trafiktillstånd till juridisk person.

Utredningsmannens förslag har icke föranlett ändring i 1940 års förordning.

[1] SOU 1944: 39 sid. 84 ff.

TREDJE KAPITLET

Goodwillen i praxis

Som underlag för det åt utredningen uppdragna arbetet med att företaga en analys av den ekonomiska och juridiska karaktären av de värden, för vilka ersättning begäres och i viss utsträckning betalats vid överlåtelse av trafiktillstånd, har utredningen verkställt en undersökning beträffande samtliga överlåtelser, som under en viss tid kommit under myndigheternas prövning eller eljest äro kända. Undersökningen, som avsett enbart överlåtelser av tillstånd till linjetrafik för personbefordran, har omfattat tiden fr. o. m. 1940 t. o. m. våren 1949 och grundats på infordrade uppgifter från dels de tillståndsgivande myndigheterna beträffande de överlåtelser, som kommit under dessas prövning, och dels järnvägsstyrelsen och generalpoststyrelsen beträffande dessa verks linjeförvärv. Undersökningen har självfallet icke kunnat omfatta de indirekta överlåtelser av trafikföretag, som skett genom försäljning av andelar i den företaget ägande juridiska personen. En närmare undersökning av kommunala linjeförvärv har jämväl företagits och omfattat tiden från och med de första förvärvens genomförande.

Utredningen har i undersökningen använt beteckningen goodwill om det belopp, som representerar skillnaden mellan köpesumman och den försålda rörelsens materiella tillgångar efter avdrag av skulder.

a) Överlåtelser, som prövats av tillståndsgivande myndighet (med undantag av kommunala förvärv)

Statens biltrafiknämnd, överståthållarämbetet och länsstyrelserna ha lämnat uppgifter beträffande 419 av nämnda myndigheter prövade fall av överlåtelse av trafiktillstånd. I 100 av fallen har vederbörande myndighet icke infordrat uppgift om överlåtelsesummans storlek, vilket i 65 fall berott därpå, att avgörandet skett enligt 1930 års författning, som ej föreskrev prövning av överlåtelsevillkoren, samt i återstående 35 fall — vilka nästan uteslutande hänföra sig till den nu gällande förordningens första tillämpningstid — därpå, att sådan uppgift icke kommit att infordras. Från vidare undersökning ha dessutom undantagits 63 fall i vilka fråga varit om överlåtelse i anledning av bolags bildande eller upplösning eller om för-

säljning av avliden trafikutövares rörelse till dödsbodelägare eller om överlåtelse utan vederlag. Utredningen har ansett att en rättvisande bild av företagens värdering icke varit att påräkna i sistnämnda grupp av fall. Av de tillståndsgivande myndigheternas uppgifter hänföra sig 12 fall till överlåtelse av trafikrörelse till kommun. Beträffande dessa har utredningen infordrat närmare uppgifter, för vilka särskild redogörelse kommer att lämnas.

De sålunda återstående 244 fallen hänföra sig, såvitt av handlingarna kan bedömas, till överlåtelsetransaktioner mellan oskylda och torde därför giva en tillfredsställande bild av det värde som i allmänhet satts på företag av ifrågavarande art. Fallen fördela sig tämligen jämnt på de olika åren med någon stegring åren 1944 och 1947. Utredningen vill här nedan lämna en närmare redogörelse för dessa fall.

Av de lämnade uppgifterna framgår, att i ungefär halva antalet fall, någon fördelning av köpeskillingen på ersättning för realtillgångar och goodwill icke gjorts, vare sig i överlåtelsehandlingen eller genom uppgift till vederbörande myndighet. Utredningen har dock trott sig kunna få en ungefärlig bild av goodwillersättningens storlek genom att i varje särskilt fall från köpeskillingen draga ett belopp, motsvarande värdet av de i överlåtelsen ingående realtillgångarna (övervägande bussar av känd tillverkning och årsmodell) enligt uppskattning, som svarat mot den i de specificerade fallen gängse värderingen av sådana tillgångar. Även om den begagnade metoden i det enskilda fallet kan giva missvisande resultat, torde dock det genomsnittliga resultatet lämna en riktig bild av fördelningen.

Det har med säkerhet i ett antal av ifrågavarande fall kunnat konstateras, att den på realtillgångarna fallande delen av köpesumman varit lägre än tillgångarnas bruksvärde vid tidpunkten för försäljningen, varigenom den till goodwillersättning hänförda delen av köpesumman kommit att bli alltför hög. Detta förfaringssätt synes vara att härleda ur säljarens önskan att ur skatteteknisk synpunkt föra så stor del som möjligt till goodwillkontot. Den till goodwill hänförliga delen av köpesumman räknades nämligen före 1952 års ingång som skattepliktig intäkt för säljaren endast i form av realisationsvinst och detta blott under förutsättning att rörelsen av honom förvärvats genom köp, byte eller därmed jämförligt fång och varit i hans ägo mindre än fem år. I de fall rörelsen startats av säljaren eller av honom förvärvats genom arv, gåva och dylikt fång eller av honom innehafts under minst fem år blev alltså den på goodwill belöpande delen av köpeskillingen icke skattepliktig intäkt för säljaren. Som följd härav ägde köparen icke i beskattningshänseende göra avskrivningar å den del av köpeskillingen, som belöpte å rörelsens goodwill. Köparen hade alltså ett intresse av att vid köpesummans fördelning på realtillgångar och goodwill hänföra så stor del som möjligt till realtillgångarna för att på så sätt

erhålla större avskrivningsobjekt än som eljest skulle vara fallet. På grund av säljarens och köparens härutinnan stridiga intressen torde dock i flertalet av de undersökta fallen avvägningen mellan realtillgångarnas och goodwillens värde icke i alltför hög grad ha avvikit från en på opartiska grunder gjord uppskattning. Avvikelser med mera än 15 % torde vara sällsynta. Å andra sidan har — måhända i syfte att åvägabringa en till det yttre mera tilltalande proportion av förhållandet mellan realtillgångar och goodwill — i ett begränsat antal fall realtillgångarna upptagits till ett alltför högt värde med påföljd att ett motsvarande belopp icke kommit att redovisas som goodwillersättning.

Utredningen vill i detta sammanhang beröra de ändrade regler för beskattning av goodwillvärden, som genom lagen den 30 november 1951 om ändring i kommunalskattelagen trätt i tillämpning fr. o. m. den 1 januari 1952. Lagändringen innebär, att ersättning vid avyttring av värde av goodwills natur skall hänföras till intäkt av rörelse. I samband därmed har införts en generell rätt till avskrivning å dylik tillgång sålunda, att kostnad för anskaffning av rättighet av goodwills natur må avdragas genom lika stora årliga värdeminskningsavdrag inom en period av i regel tio år från den tidpunkt, då kostnaden uppkommit. Efter lagändringen torde köparen ej ha samma intresse som hittills av att hänföra så stor del av köpeskillingen som möjligt till realtillgångarna, eftersom han även i den förvärvade goodwillen erhåller en avskrivningsbar tillgång. För säljarens vidkommande medföra de ändrade beskattningsreglerna, att säljaren vid avyttringen av sin rörelse blir skattskyldig för uppburen ersättning för goodwill, vare sig goodwillvärdet skapats av säljaren själv eller, efter förut alltifrån förvärvet gjorda avskrivningar, i samband med försäljningen återvunnits. Den hårdhet i beskattningen, som skulle ligga i att goodwillersättningen upptages till beskattning såsom intäkt under det beskattningsår, varunder försäljningen ägt rum, kan undvikas på två sätt. Antingen kan säljaren, därest denne är fysisk person, oskiftat dödsbo eller familjestiftelse, ansöka om skatteberäkning å den ur goodwill härflytande intäkten enligt bestämmelserna i förordningen den 30 november 1951 angående beräkning av statlig inkomstskatt för ackumulerad inkomst, innebärande att den statliga inkomstskatten å goodwillinkomsten beräknas, som om inkomsten upptagits till beskattning med lika delar under taxeringsåret och så många av de närmast föregående taxeringsåren, att inkomsten därigenom blir fördelad på det antal år, till vilka den hänför sig, dock högst tio år. Eller också kan den företagare, som önskar för sin pensionering använda det kapital, som ligger i goodwillvärdet, i samband med överlåtelsen av det ifrågavarande goodwillvärdet teckna en pensionsförsäkring mot engångspremie, för vilken fr. o. m. den 1 januari 1951 av-

dragsrätt vid beskattningen medgivits, och därigenom undvika en omedelbar och på grund av progressiviteten tyngande beskattning.

Av de redovisade 244 fallen avse 128 överlåtelse till fysisk person och 116 till juridisk person. Vid överlåtelserna till fysisk person, vilka i regel avsett företag av mera begränsad omfattning, har i 100 fall ingen eller förhållandevis ringa ersättning för goodwill utgått och i 28 fall sådan ersättning varit av mera betydande storlek, vilken i 19 fall uppgått till eller överstigit hälften av den totala köpeskillingens belopp. Beträffande överlåtelserna å juridisk person, vilka till övervägande del torde ha omfattat företag av större storleksordning, ha dessa i 38 fall varit förenade med ingen eller ringa goodwillersättning och i återstående 78 fall med mera betydande ersättning för goodwill, vilken i 48 fall uppgått till eller överstigit halva köpeskillingens belopp.

För tiden efter 1943 och fram till utgången av 1948 synes i allmänhet högre goodwillersättning hava erlagts än dessförinnan och efteråt. Vidare har av de lämnade uppgifterna kunnat utläsas, hurusom särskilt järnvägsföretag och bussföretag av större storleksordning utgivit goodwillersättningar, vilka, absolut sett, måste anses som mycket högt tilltagna. Sålunda har beträffande *G. D. G. Biltrafikaktiebolag* (eller de före detta bolags bildande särskilda företag, vilka sedermera uppgått i bolaget,) redovisats för värv av 21 busstrafikföretag för en sammanlagd köpesumma av 2 773 000 kronor, vartill kommer 192 000 kronor i pensionsförmåner eller dylikt till säljare. Av den totala köpesumman har endast 741 000 kronor uppgivits utgöra ersättning för realtillgångar eller således mindre än 25 % av totalsumman. *Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar* har under ifrågavarande tid förvärvat två busstrafikföretag, det ena, vars realtillgångar utgjordes av 4 bussar i åldern, 4, 6, 10 och 11 år, för 210 000 kronor och det andra, med vilket följde 2 bussar i åldern 12 och 14 år, för 165 000 kronor. Någon uppdelning på realvärde och goodwillvärde har icke gjorts i köpehandlingarna, men uppenbart är att goodwillersättningen i dessa fall uppgått till minst 80 % av köpeskillingen. För *Nora Bergslags Järnvägsaktiebolags* vidkommande redovisas förvärv av tre företag för tillhopa 384 000 kronor, varav för realtillgångarna 83 600 kronor eller blott ca 22 % av den totala köpesumman. De goodwillersättningar, som erlagts av *busstrafikföretag av större storleksordning* vid förvärv av busslinjer ha genomgående legat under de av järnvägsföretagen utgivna men ha även de understundom uppgått till förhållandevis mycket hög andel av köpeskillingen. Sålunda ha i 23 särskilt anmärkningsvärda fall juridiska personer förvärvat bussföretag för en sammanlagd köpeskilling av 2 182 600 kronor, därav ca 1 330 000 kronor kunna antagas ha utgjort ersättning för goodwill eller i genomsnitt ca 61 % av köpesumman. Anmärkningsvärda äro vidare

två överlåtelser av vilka i det ena fallet en rörelse såldes utan material för 400 kronor, som alltså utgjorde betalning för trafiktillståndet såsom sådant, och i det andra fallet en rörelse, som enligt lämnad uppgift gick med förlust, såldes med en 12 år gammal, hårt nedsliten buss för 15 000 kronor, vilken summa till stor del får anses ha avsett ersättning för trafiktillståndet. I ett fall ha två företag ingått överenskommelse om utbyte av vissa linjesträckningar mot ersättning till det ena företaget å 7 000 kronor. Slutligen må nämnas, att statens biltrafiknämnd i ett par fall funnit överenskommen köpesumma innebära för hög ersättning för goodwill och åvägabragt summans nedsättning.

Följande uppställning ger en schematisk bild av goodwillersättningens storlek i förutnämnda 244 överlåtelsefall.

De använda beteckningarna utmärka goodwillbeloppet i förhållande till köpesumman, varvid *o* betecknar ingen eller obetydlig goodwill, *n* goodwill ej överstigande 25 %, *s* goodwill mellan 25 och 50 % samt *h* goodwill överstigande 50 % av köpesumman.

	Fysiska personer				Juridiska personer				Summa fysiska personer	Summa juridiska personer	Totalt
	o	n	s	h	o	n	s	h			
Fr. o. m. 1/7 1941	3	—	—	2	2	2	—	—	5	4	9
1942	6	5	—	—	7	4	3	5	11	19	30
1943	12	2	—	2	1	6	1	3	16	11	27
1944	12	3	1	3	—	3	10	13	19	26	45
1945	12	3	2	1	1	2	2	7	18	12	30
1946	5	7	2	2	1	1	3	6	16	11	27
1947	7	7	2	2	4	1	8	9	18	22	40
1948	6	2	1	7	2	—	1	5	16	8	24
t. o. m. våren 1949	5	3	1	—	—	1	2	—	9	3	12
Totalt	68	32	9	19	18	20	30	48	128	116	244

Inom grupperna *s* och *h* falla icke fullt 22 % av fysiska personers förvärv men något mera än 67 % av de juridiska personernas förvärv. Såvitt av de lämnade uppgifterna kan utläsas, ha såsom förut nämnts de företag, vilka förvärvats av juridisk person, i flertalet fall antingen varit av större omfattning eller genom förvärvet kunnat inlemmas i ett redan bestående större företag, under det att de av fysiska personer inköpta busslinjerna oftast varit av relativt begränsad storleksordning.

Säljaren har i flera fall utöver köpeskillingen tillförsäkrats förmåner av

skilda slag, vilka närmast torde ha karaktären av goodwillersättning. Sålunda har i 5 fall säljare tillförsäkrats antingen årliga belopp eller engångsbelopp, ofta under beteckningen pensionsförmåner, i engångsvärde varierande mellan sammanlagt 30 000 och 75 000 kronor. I ett fall har säljare enligt kontraktet anställts »för en tid av fem år . . . att med stationsort i . . . vid behov biträda såsom biljettkontrollör å köparens omnibuslinjer. Säljaren förbinder sig att delge köparen alla sina erfarenheter, som kunna vara av betydelse för att införlivningen av . . . linjen må kunna genomföras så friktionsfritt som möjligt. Säljaren skall vidare efter bästa förmåga underlätta trafikrättigheternas överförande på köparen. För i detta mom. nämnda uppdrag utgår till säljaren en ersättning av 20 000 kronor.» Vanlig är slutligen överenskommelse om säljarens anställning hos köparen, i regel som chaufför, därvid oftast lönen bestämts enligt kollektivavtal men i några fall skolat utgå med högre belopp.

Av de redovisade överlåtelserna ha 120 skett från den person, som ursprungligen startat företaget och i återstående fall från person, som tidigare förvärvat rörelsen av annan. De överlåtna företagen ha i genomsnitt varit i säljarens hand under något mera än 10¼ år; (något längre tid i rikets sydliga delar och kortare i dess norra).

Det inkomna materialet lämnar ett mycket knapphändigt underlag för ett bedömande av karaktären av de värden för vilka goodwillersättning utgått. Beteckningen »goodwill» är sparsamt förekommande och i överlåtelsehandlingarna redovisas icke vad goodwillbeloppet avser att ersätta. Det övervägande antalet överlåtelsehandlingar upptager blott köpeskillingens storlek, oftast med angivande av huru stor del därav, som faller på i köpet ingående realtillgångar, och lämnar ej upplysning om vad överskjutande belopp avser att ersätta. I några fall angives en större eller mindre del av det överskjutande beloppet utgöra pension till säljaren och får med hänsyn härtill antagas avse ersättning för det arbete denne nedlagt på rörelsen. Någon skillnad i goodwillersättningens storlek i de fall, där rörelsen startats av säljaren, och de fall, där rörelsen efter överlåtelse kommit i säljarens hand, kan icke utläsas. Överhuvud taget låter det sig icke göra att framleta någon grund efter vilken goodwillersättningen i de föreliggande fallen i allmänhet bestämts. En undersökning av de närmare omständigheterna vid vissa linjeförvärv giver emellertid möjlighet till inblick i hur goodwillen bestämts i enskilda fall. Sålunda har av GDG Biltrafikaktiebolag inhämtats följande om bolagets eller dess föregångares förut omnämnda 21 förvärv. Bolaget, som till huvudsakligaste uppgift har att bedriva linje- och beställningstrafik för såväl person- som godsbefordran å utmed f. d. trafikförvaltningens Göteborg-Dalarna-Gävle järnvägar löpande eller anslutande vägar, har förvärvat och samordnat flera av de företag, som tidigare bedrivit trafik parallellt med järnvägarna, men även

sådana företag, som varit att betrakta som tillförsellinjer, i de fall företagen haft betydelse för järnvägarnas trafikanttillförsel eller genom förvärv en samordning av järnvägs- och biltrafiken kunnat äga rum. Vid förvärven, vilka understundom skett under konkurrens från annan spekulant, har köpesumman som regel legat nära bolagets ursprungligen angivna anbud. Detta har i sin tur varit baserat på bolagets värdering av företaget. Goodwillersättningen har rätt betydligt varierat alltefter det värde, som ifrågakommen linje haft ur bolagets synpunkt, därvid hänsyn särskilt tagits till huruvida trafiken framgått på samma vägsträckningar och vid samma tider, som bolagets. I dylikt fall har bolaget ansett sig kunna betala en högre goodwillersättning, enär den nytillkomna trafikantökningen kunnat av bolaget befordras utan ökning av bolagets förutvarande turer och bussar. Däremot har storleken av den köpesumma, som säljaren vid sitt (eventuella) förvärv av linjen erlagt, icke spelat in vid bestämmande av köpesumman för bolagets förvärv. På särskild fråga varför goodwill utgått och vad goodwillen avsett att ersätta har bolaget uppgivit: »Goodwillersättning har utgått efter olika beräkningsgrunder beroende på dels det värde ifrågavarande företag haft, sett ur bolagets synpunkt, dels säljarens ställning som konkurrerande företag, dels säljarens linjers belägenhet i förhållande till förvaltningens järnvägar och bolagets övriga trafikområde och dels huruvida två olika av bolagets trafikområden kunnat sammanfogas genom förvärvet. Dessutom har säljarens pionjärgärning inom biltrafikdriften och företagets standard beträffande vagnmaterial och trafikantservice givetvis värderats.» Jämväl Trafikaktiebolagets Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar linjeförvärv har skett i rationaliseringssyfte och inneburit övertagande av linjer, vilka framgått parallellt med järnvägen. Det är att antaga att storleken av köpesummorna påverkats av de möjligheter till besparingar för bolagets vidkommande, som linjeförvärvet medfört. Nora Bergslags Järnvägsaktiebolag har om sina busslinjeförvärv uppgivit, att de i samtliga tre fall kommit till stånd för möjliggörande av en samordning av trafiken. Överenskommelse om förvärv har i alla fallen skett på villkor, som legat av bolaget efter dess värdering avgivna anbud nära. Anledningen till att goodwill utgått uppgives i samtliga fall vara att företagen i bolagets hand kunna förränta det erlagda beloppet. På fråga vad goodwillen avsett att ersätta har bolaget uppgivit, i ett fall initiativet, de första årens som vanligt för säljaren ofta dåliga resultat och den dåmera upparbetade trafiken, i ett fall initiativet m. m. och i det tredje fallet initiativ, mycken energi och begynnelseårens förlust och andra ekonomiska svårigheter. I ett av en länsstyrelse år 1947 handlagt ärende, i vilket fråga var om överlåtelse av en rörelse från en enskild företagare till ett bolag för 50 000 kronor, varav 22 000 kronor för realtillgångar och 28 000 kronor i goodwill, ingavs som bevis för att företaget kunde för-

ränta köpeskillingen en uppställning över nettointäkterna av rörelsen under de överlåtelsen närmast föregående 10 åren, vilken visade, med bästa och sämsta år borträknade, en genomsnittlig årsinkomst å 3 206 kronor. Goodwillersättningen synes alltså i detta fall ha beräknats på grundval av en rent ekonomisk uträkning av företagets avkastningsförmåga.

b) Överlåtelser till statens järnvägar och postverket

SJ har under tiden fr. o. m. 1940 t. o. m. juli 1949 förvärvat 46 busslinjeföretag med en total linjelängd av 2 948 km. Företagen ha varit i säljarens hand i genomsnittligen 20 år. Den sammanlagda köpesumman uppgår till 8 226 125 kronor, varav på realtillgångar belöper 4 101 975 kronor eller något mindre än 50 %. Samtliga förvärv ha enligt uppgift skett i syfte att antingen åstadkomma samordning och rationalisering av trafiken i viss trakt, ofta i förening med eliminering av besvärande konkurrens, eller utvidga den av SJ bedrivna biltrafikrörelsen inom visst område. Avgörande för järnvägsstyrelsens ställningstagande till köpesummans storlek har varit företagets lönsamhet i SJ regi. För bedömande härav ha vissa driftkostnadsberäkningar upprättats och ett normalårsöverskott beräknats. Enligt av järnvägsstyrelsen lämnad uppgift har köpesumman baserats på de övertagna realtillgångarnas bruksvärde och det beräknade normalårsöverskottet, därvid detta i regel ansetts böra förränta realtillgångarna med 4 % och goodwillbeloppet med minst 12 %. Någon ytterligare anledning till att goodwill utgått har icke uppgivits. — Bland fall i vilka goodwillersättningen varit anmärkningsvärt hög i förhållande till köpesumman må nämnas ett linjeförvärv år 1943 med en köpesumma å 80 000 kronor och goodwill å 60 000 kronor eller 75 %, ett förvärv 1945 med en köpesumma å 60 000 kronor och goodwill å 50 000 kronor eller 83 % samt två förvärv 1946 i det ena fallet med köpesumma å 110 000 kronor och goodwill å 88 000 kronor och i det andra med köpesumma 47 000 kronor och goodwill å 41 000 kronor, goodwillen i båda alltså uppgående till 80 % av köpesumman. Av fall i vilka den för goodwill utbetalade ersättningen varit absolut sett hög framhålles ett förvärv år 1946 med goodwill uppgående till 372 000 kronor av en köpesumma å 580 000 kronor, ett förvärv år 1948 med goodwill uppgående till 238 000 kronor av en köpesumma å 525 000 kronor och ett förvärv år 1949 med goodwill uppgående till 611 950 kronor av en köpesumma å 1 390 300 kronor. I två fall har goodwill ej utgått, det ena avseende en 5 km lång linje, som trafikerades med en buss, och det andra en 36 km lång linje, som trafikerades med två bussar.

SJ har även lämnat förteckning över trafikföretag, med vilka järnvägsstyrelsen förhandlat om förvärv 1945 eller senare och där önskat resultat ej nåtts. Förteckningen upptager nio företag och uppgives som orsak till

att förhandlingarna givit negativt resultat i åtta fall, att företagen icke kunnat förvärvas till pris som av SJ ansetts som skäligt, samt beträffande ett fall, att, sedan preliminär överenskommelse träffats om försäljning till ett pris, vilket ansågs vara det högsta SJ kunde erlägga, säljaren bröt överenskommelsen och överlät linjen till annan för ett pris som låg 17,6 % över det preliminärt bestämda. Närmare undersökning beträffande det definitiva förvärvet har ej varit möjlig, enär förvärvet skett i form av övertagande av andelarna i den företaget ägande juridiska personen och alltså icke behövt underkastas myndighets granskning.

Postverket har under den tid undersökningen avsett förvärvat 11 busslinjeföretag. Förvärven hänföra sig till åren 1946—1949 och ha samtliga gjorts från fysiska personer. Förvärven ha enligt uppgift ägt rum för att ernå samordning och rationalisering av postdiligenstrafiken, ofta efter framställning av vederbörande ortsmyndigheter. De inköpta företagen ha i genomsnitt varit i säljarens ägo i 10 år. Den sammanlagda köpesumman uppgår till 723 000 kronor, varav på realtillgångar falla 302 000 kronor eller 42 %. I tre fall har rörelse övertagits utan att realtillgångar medföljt, varför den utgivna köpesumman, resp. 40 000, 30 000 och 5 000 kronor, i sin helhet belöper på trafiktillståndet såsom sådant och är att hänföra till goodwill. I övrigt har för goodwillersättning i förhållande till köpesumman utgått högst 82% och lägst 25 %. Överenskommen köpeskilling synes från postverkets sida ha baserats på företagets lönsamhet i verkets drift, därvid vederbörlig hänsyn tagits till genom förvärvet inbesparade postföringskostnader. I något fall har uttryckligen angivits, att köpesumman ansetts kunna förränta realtillgångarna med 4 % och goodwillen med 12,5 %.

Generalpoststyrelsen har vidare lämnat uppgift beträffande de förhandlingar om förvärv av busslinjeföretag under år 1945 eller senare, i vilka fall önskat resultat icke nåtts. Uppgiften avser sex fall och angiver som orsak till det negativa resultatet, i fyra fall att begärt vederlag ansetts alltför högt, i ett fall att vederbörande företagare återtagit sitt erbjudande om försäljning och i det sjätte fallet att, efter överenskommelse med järnvägsstyrelsen, denna inköpt linjen.

c) Överlåtelser till kommuner eller kommunägda företag

Utredningen har under medverkan av Svenska stadsförbundet införskaffat uppgifter om busstrafiken i städerna, främst beträffande frågan huruvida trafiken är kommunaliserad eller ej, om respektive stads inställning till drift i kommunal regi och om de närmaste omständigheterna vid förvärv av eller förhandlingar om förvärv av busslinjer. I förevarande sammanhang kommer endast sistnämnda avsnitt att upptagas till behandling.

Av inkomna uppgifter, vilka avse 33 av rikets städer, framgår, att 20

städer, vilka samtliga numera driva busstrafik i egen regi eller genom kommunägt aktiebolag, av enskild företagare förvärvat busslinjer omfattande, antingen all lokaltrafik med buss inom staden eller också vissa staden berörande linjesträckningar.

Utredningen har om de skilda förvärven i huvudsak inhämtat följande.

Göteborg övertog år 1900 den av privat företag bedrivna spårvägsrörelsen i staden. Sedan privat busstrafik successivt kommit att bliva en betydande faktor inom stadens kollektiva trafik, kom frågan om dess kommunalisering att aktualiseras. Under årens lopp ha ett flertal företag förvärvats av staden. Sålunda har staden fr. o. m. år 1936 övertagit en av Mölndals Bilomnibus Aktiebolag trafikerad linje (Fredriksdal—Hvitfeldtsplatsen). Inlösningsfrågan uppkom därigenom att spårvägsstyrelsen beslutat upprättande av en busslinje inom staden, vilken enligt bolagets förmenande skulle inkräkta på dess trafikområde. Efter erbjudande av bolaget inlöste staden trafikrörelsen å ifrågavarande linje med 40 000 kronor, i vilket köp jämväl ingick två bussar. Länsstyrelsens tillstånd gavs den 28 november 1935.

I början av 1930-talet hade spårvägsstyrelsen anhållit om bemyndigande att öppna busstrafik på en vägsträckning som delvis sammanföll med en av juridisk person, ett aktiebolag, trafikerad linje (Mariebergsgatan—Masthugget—Lilla Torget). I anledning härav inledde staden år 1933 förhandlingar med aktiebolaget om förvärv av rörelsen, därvid staden erbjöd 100 000 kronor och bolaget begärde 250 000 kronor i ett för allt under åberopande av att rörelsen givit eller beräknades giva en nettovinst för år 1932 av 51 000 kronor, för år 1933 av 100 000 kronor och för år 1934 av likaledes 100 000 kronor. Förhandlingarna avbrötos och upptogos ej förrän år 1936. Överenskommelse ingicks då om övertagande av rörelsen mot en ersättning av 185 000 kronor, därav för goodwill 50 000 kronor. Att märka är att bolagets tillstånd till trafiken meddelats för viss begränsad tid i taget, vid tiden för överlåtelsen gällande åren 1935—1937. Överlåtelsen godkändes av länsstyrelsen den 15 oktober 1936.

År 1936 beslöt staden öppna busstrafik på stadsdelen Örgryte och inlöste i samband härmed en av fysisk person i stadsdelen bedriven busstrafikrörelse med 24 500 kronor, utgörande ersättning, enligt avtalets ordalydelse, för två bussar. Trafiktillstånd för staden meddelades den 14 december 1937.

Staden erhöll i mitten av 1930-talet tillstånd till linjetrafik med buss på vägsträckan Göteborg—Tolered—Björlanda—Lilleby. Sedan en enskild bussägare, vilken hade trafiktillstånd på sträckan Göteborg—Tolored gällande t. o. m. år 1939, anfört besvär över beslutet om tillstånd för staden, ingicks överenskommelse mellan staden och bussägaren om överlåtelse av

rörelsen på staden mot en ersättning av 143 175 kronor, därav på goodwill belöpte 20 000 kronor.

Sedan Västra Frölunda kommun inkorporerats med staden, övertog staden år 1945 två av en enskild bussägare trafikerade linjer för en köpeskilling av 105 000 kronor, därav 87 000 kronor i goodwillersättning. Köpeskillingen bestämdes på grundval av den beräknade avkastningen i innehavarens hand. Staden, som måste räkna med lägre taxor än de av säljaren tillämpade, ansåg rörelsens övertagande motiverad allenast av principiella och trafiktekniska skäl. Det må anmärkas, att säljaren innehaft den ena linjen alltsedan starten 15 år tidigare och den andra linjen i 6¾ år. Trafiktillstånd för staden meddelades den 14 september 1945.

År 1947 ansökte staden om trafiktillstånd på en linje Göteborg—Arendal, vilken sträcka sedan omkring 14 år tillbaka trafikerades av enskild företagare, därav de sista 5 åren av ett privat bolag. Staden träffade i samband härmed överenskommelse med ägaren, att denne mot en ersättning av 75 000 kronor skulle biträda stadens ansökan om trafiktillstånd och nedlägga driften å linjen. Spårvägsstyrelsen anförde i yttrande över överenskommelsen: »Då den av bolaget begärda ersättningen enligt gjorda beräkningar icke kan anses oskälig, torde avtalet icke påkalla ytterligare kommentarer.» Staden erhöll den 21 september 1948 det sökta tillståndet.

Backa socken införlivades med Göteborg fr. o. m. år 1948. I införlivningsbestämmelserna hade Kungl. Maj:t föreskrivit skyldighet för staden att vidtaga erforderliga åtgärder för buss- och spårvägstrafikens ordnande inom det införlivade området. Staden fick utan ersättning övertaga de området berörande linjer, vilka trafikerades av G.D.G. Biltrafikaktiebolag, i vilket företag staden vid tidpunkten för överlåtelsen hade betydande ekonomiskt intresse, samt inledde förhandlingar med innehavaren, ett privat bolag, av återstående två inom socknen trafikerade linjer resp. 18 och 23 år gamla. Överenskommelse ingicks, enligt vilken bolaget mot en ersättning av 217 000 kronor åtog sig att tillstyrka av staden sökt trafiktillstånd å linjerna och att nedlägga driften, varjämte staden övertog tre bussar för tillhopa 23 000 kronor. Spårvägsstyrelsen gjorde enahanda uttalande som i anledning av närmast föregående förvärv. Trafiktillstånd för staden meddelades den 21 september 1948.

Slutligen har staden år 1946 ingått avtal med Järnvägsaktiebolaget Göteborg—Särö om övertagande av en busslinje. På grund av de speciella omständigheterna vid förvärvet kan intet med säkerhet utläsas om den närmare ekonomiska innebörden av avtalet.

Jönköping har under åren 1936—1939 övertagit fyra inom staden eller dess närmaste omgivningar belägna busslinjer, trafikerade av enskilda bussägare med trafiktillstånd gällande tills vidare. Staden ansåg samtliga

linjer föga lönande i privat drift och förlustbringande i kommunal. Köpevillkoren inneburo såvitt av handlingarna kan utläsas att någon ersättning för goodwill i alla fallen utgått, vilken ersättning dock både i och för sig och i förhållande till köpesummans storlek måste anses som synnerligen måttlig.

Lokaltrafiken i *Karlskrona* ombesörjdes tidigare dels av staden genom spårvägs- och busslinjer och dels av en enskild företagare genom (två) busslinjer. I syfte huvudsakligen att ernå önskad samtrafik och en ekonomiskt bättre ordning av trafiken beslöt staden förvärva de enskilt drivna linjerna. Överenskommelse om sådant förvärv ingicks år 1939, enligt vilken staden skulle inlösa all materiel enligt opartisk värdering samt utgiva 45 000 kronor i goodwill och giva säljaren en för denne förmånlig anställning i stadens tjänst. Avtalet synes innebära någon minskning i av säljaren vid tidigare förhandlingar begärd goodwill. Staden torde ha räknat med relativt stort underskott vid linjernas drift i stadens regi. Överlåtelsen godkändes av länsstyrelsen den 31 maj 1939.

I *Malmö* inrättades som komplement till spårvägstrafiken och som ett led i stadens strävan att omhänderha all den kollektiva lokaltrafiken inom stadens gränser de första kommunala busslinjerna år 1929, den ena till Kulladal och den andra till Virentofta. Linjerna löpte parallellt med linjer, trafikerade av enskilda företag, vilka höllo lägre taxor än staden. För undvikande av konkurrens ingingos åren 1930 och 1934 överenskommelser enligt vilka företagen förbundo sig att nedlägga sin trafik mot en engångsersättning av 5 000 resp. 12 000 kronor.

Busstrafiken mellan Malmö och Arlöv ombesörjdes av ett antal privata företagare, vilkas trafiktillstånd emellertid skulle utlöpa med utgången av år 1931. Staden sökte och erhöll år 1931 länsstyrelsens tillstånd till utövande av trafik mellan orterna fr. o. m. år 1932. Länsstyrelsen hade emellertid givit de privata företagarna löfte om trafiktillstånd å linjen för tiden efter den 31 december 1931 och dessa anhöllo i skrivelse till länsstyrelsen, att staden måtte hålla dem skadelösa för den förlust, de skulle komma att lida genom den av staden bedrivna trafiken. Vid förhandlingar mellan trafikutövarna och staden hemställde trafikutövarna, att staden måtte övertaga deras trafik mot erläggande av, förutom lösen för de i trafiken insatta bussarna, goodwillersättning beräknad till 4½ gånger årsvinsten med 67 500 kronor. Slutlig överenskommelse träffades om inlösen av trafiken mot en ersättning av 30 000 kronor i goodwill och ersättning för bussarna enligt värdering.

Staden erhöll fr. o. m. den 1 januari 1932 tillstånd till busslinjetrafik å Ystadsvägen och Botildenborgsvägen, vilka vägar redan trafikerades av

ett enskilt bolag jämlikt ett tillstånd som utgick med år 1931. I samband härmed övertogs bolagets trafik och buss för 15 000 kronor.

Slutligen övertog staden år 1941 utan ersättning en busslinje till Bulltofta trädgårdsstad.

I *Stockholm* har sedan lång tid tillbaka den kollektiva persontrafiken ombesörjts av spårvägslinjer. Spårvägsdriften upprätthålles av det praktiskt taget helt kommunägda aktiebolaget Stockholms spårvägar. I början av 1920-talet öppnades emellertid i enskild regi ett antal busslinjer med linjesträckning inom staden. Dessa linjer, ägda av fem skilda företag, förvärvades under åren 1929—1932 av spårvägsbolaget. Beträffande fyra av förvärven har upplysning icke kunnat erhållas om storleken av utgiven goodwillersättning men beträffande det femte, avseende en linje Kungsbroplan—Bromma kyrka, som år 1930 inköptes för en summa av 111 618 kronor, har uppgivits, att 36 000 kronor av köpeskillingen avsåg »ersättning för beräknad årsvinst under 3 år». Närmare upplysning om anledningen till förvärvet och därvid tillämpade värderingsmetoder ha icke stått att vinna.

Köping har år 1939 genom det nästan helt kommunägda företaget Aktiebolaget Köpings Busstrafik förvärvat busslinjer berörande staden och dess omgivningar mot en köpesumma av 48 273 kronor, därav på goodwill belöpte 12 273 kronor. Linjen hade startats av säljaren, fysisk person, 9 år tidigare.

Den kollektiva lokaltrafiken i *Uppsala* ombesörjdes av enskilda företag genom spårvägs- och busstrafik. Staden övertog under 1930-talet aktiemajoriteten i spårvägsbolaget och inledde underhandlingar om förvärv jämväl av bussföretagen. Dessa resulterade år 1941 i ett preliminärt avtal enligt vilket spårvägsbolaget övertog hela aktiestocken i det ena bussföretaget och aktiemajoriteten i det andra mot ett vederlag, som, såvitt av tillgängliga handlingar kan utläsas, uppgick till åtminstone 425 000 kronor, varav omkring 120 000 kronor beräknats utgöra ersättning för goodwill. Båda företagen gingo vid tiden för avtalet med förlust. Avtalet godkändes av stadsfullmäktige, sedan drätselkammaren framhållit, att utsikt till ytterligare nedpressning av priset för företagen icke förelåge och påpekade risken av att ett övertagande av företagen under en tid av uppgående konjunkturer helt visst komme att betinga ett betydligt högre pris.

Enligt kontrakt den 31 juli 1950 förvärvade staden det av enskild person ägda bussföretag, som trafikerade vägsträckan Uppsala—Dalby—Vik, för en angiven köpesumma av 245 000 kronor. I av länsstyrelsen inhämtat utlåtande angående skäligheten av den avtalade köpeskillingen förklarade sig

statens biltrafiknämnd anse köpeskillingen högre än vad som kunde godtagas samt avstyrkte fördenskull godkännande av överlåtelsen. Nämnden föreslog att förhandlingar skulle upptagas mellan kontrahenterna angående jämkning av köpeskillingen. Efter förnyade förhandlingar överenskommo kontrahenterna den 1 december 1950 om köpeskillingens nedbringande med 10 000 kronor till 235 000 kronor, varefter länsstyrelsen genom beslut den 6 februari 1951 godkände överlåtelsen. Häröver anförde biltrafiknämnden besvär hos Kungl. Maj:t under yrkande att, enär köpeskillingen även efter nedsättningen vore avsevärt högre än vad som enligt förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik borde godtagas, länsstyrelsens beslut måtte upphävas. Biltrafiknämnden, som upptog värdet av de överlåtna realtillgångarna till 53 000 kronor och goodwillersättningen till 182 000 kronor, påpekade, att överlåtaren år 1939 förvärvat rörelsen mot utgivande för goodwill av 15 000 à 20 000 kronor och att årliga antalet trafikkilometer i rörelsen uppgick till omkring 38 000 samt anförde vidare bland annat:

Överlåtaren har alltså icke börjat rörelsen. I vilken mån han nedlagt något mera betydande arbete för att utveckla rörelsen under de år, han drivit densamma, framgår ej av handlingarna. Det synes emellertid uppenbart, att det av honom nedlagda arbetet för rörelsens utveckling icke kan motivera en stegring av goodwillvärdet från 15 000 à 20 000 kronor till 182 000 kronor. Stegringen är högst betydande, och det är enligt nämndens uppfattning icke förenligt med en sund utveckling inom den yrkesmässiga biltrafiken, att en trafikutövare, som på grund av sin koncession åtnjuter skydd mot konkurrens, tillåtes göra sig en så avsevärd vinst vid försäljning av ett trafikföretag, som icke är av någon mera betydande omfattning och ej heller innehafts av trafikutövaren under någon särskilt lång tid.

I över besvären avgivna yttranden har framhållits, att överförandet av trafiktillståndet på spårvägsbolaget åstadkommer möjligheter till rationalisering av omnibustrafiken, varigenom lägre taxor kunna tillämpas än vad eljest skulle ha varit fallet. Nämnden har varit fullt medveten om att vissa fördelar kunna vinnas genom en sammanslagning av trafikrörelserna. Denna omständighet utgör emellertid icke något skäl för att godtaga en köpeskilling, som är högre än som motsvarar en skälig ersättning till överlåtaren för den i rörelsen ingående materielen och rörelsens goodwill. En högre ersättning för goodwill än som med hänsyn till förhållandena i varje särskilt fall kan anses skälig medför för köparen av ett trafikföretag en belastning, som i en eller annan form går ut över trafikanterna, exempelvis på så sätt att dessa icke komma i åtnjutande av så låga befordringsavgifter eller så goda förbindelser som eljest skulle ha kunnat erbjudas. Det är uppenbart, att en lägre köpeskilling än den i förevarande fall överenskomna skulle bereda möjlighet att ytterligare tillgodose kravet från allmännhetens sida på bekväma och billiga förbindelser. Det måste med hänsyn härtill anses från allmän synpunkt vara önskvärt att köpeskillingen nedbringas till en skälig nivå.

Det bör enligt biltrafiknämndens mening ankomma på länsstyrelsen att, därest en uppgörelse på sådana villkor, som kunna ur allmän synpunkt anses godtagbara icke kommer till stånd, vidtaga de åtgärder för trafikens rationalisering, som kunna anses påkallade för tillgodoseende av den trafikerande allmänhetens krav.

Drätselkammaren i Uppsala, som av anförda skäl uppskattade storleken

av goodwillersättningen till 150 000 kronor, anförde hos Kungl. Maj:t bland annat:

Drätselkammaren vill icke bestrida att goodwillbeloppet i och för sig är relativt högt. Det förhållandet, att trafikföretaget på grund av det nu föreliggande avtalet skulle komma i allmän ägo och sålunda för framtiden undandragas att gå i handel med därmed följande olägenheter i skilda avseenden för trafikanterna, synes dock drätselkammaren utgöra tillräckligt skäl för en fastställelse av länsstyrelsens beslut i ärendet. Från spårvägsbolagets och drätselkammarens sida har också i ärendet påvisats, att den ersättning för trafikföretaget, varom är fråga, icke kommer att för spårvägsbolaget medföra en belastning, som kommer att gå ut över trafikanterna. Det förefaller, som om biltrafiknämnden icke hade tillräckligt uppmärksammat vad som sålunda påvisats från stadens och spårvägsbolagets sida.

För den händelse köpet icke skulle komma till stånd och det fakultativa avtalet förfalla, torde överlåtaren omedelbart komma att höja taxorna med 17 procent, vartill han äger full rätt. Detta skulle för trafikanterna innebära en högst oväl-kommen fördyring. Såsom redan tidigare framhållits har spårvägsbolaget däremot för sin del icke avsett att genomföra någon taxeförhöjning på denna linje.

Eftersom överlåtaren har garage för bussarna vid Vik, kunna de förbättringar i turlistorna, vartill spårvägsbolaget på grund av sin omfattande rörelse har möjlighet, icke genomföras av denne. För trafikanterna skulle alltså ett avslag å framställningen enbart medföra ökade olägenheter och kostnader.

Spårvägsbolaget framhöll, att det viktigaste motivet till förvärvet varit de ekonomiska fördelar, som därigenom stått att vinna för bolaget. Det överlåtna företaget hade i 10 månaders tid från den 1 augusti 1950 drivits av bolaget och det ekonomiska utfallet härav vore bättre än vad bolaget i sina kalkyler räknat med.

Genom resolution den 19 oktober 1951 fann Kungl. Maj:t icke skäl göra ändring i länsstyrelsens beslut.

Staden anhöll därefter hos Kungl. Maj:t om tillstånd att upptaga ett tioårigt amorteringslån å 235 000 kronor för gäldande av köpesumman.

I yttrande över denna ansökan anförde Svenska stadsförbundets finansråd, efter att ha refererat innehållet i Kungl. Maj:ts resolution den 19 oktober 1951, följande:

I likhet med biltrafiknämnden har finansrådet för sin del funnit den i lånebeloppet ingående goodwill-ersättningen vara orimligt hög. Men med hänsyn till det beslut som av Eders Kungl. Maj:t fattats i nyssnämnda resolution och då amorteringstiden för lånet begränsats till 10 år, vill finansrådet icke motsätta sig bifall till ansökningen.

Genom beslut den 29 februari 1952 biföll Kungl. Maj:t stadens ansökning.

Den lokala busstrafiken i *Västerås* drevs sedan år 1920 av en enskild företagare, sedermera i bolagsform under firma Västerås Omnibus A.B. Trafiktillståndet gällde för viss begränsad tid i sänder. Staden önskade på grund av visst missnöje med trafikens dittillsvarande skötsel men i huvudsak för att kunna erhålla möjlighet att samordna kommunikatio-

nerna med stadens utbyggnad att utöva trafiken i egen regi. År 1933 erhöll staden tillstånd till trafiken, men överlät dess utövande på bolaget. Vid tillståndstidens utgång år 1938 vägrade länsstyrelsen förnyat tillstånd med mindre staden själv utövade trafiken. I detta läge upptogos förhandlingar med bolaget. Sedan länsstyrelsen därefter meddelat staden förnyat tillstånd och avslagit en av bolaget gjord ansökan om tillstånd till trafiken, besvärade sig bolaget häröver. Dessa besvär ogillades den 19 januari 1940, varefter förhandlingarna slutfördes. Enligt en år 1940 träffad överenskommelse övertog staden bolagets samtliga tillgångar mot en ersättning av 478 000 kronor, varav 125 000 kronor belöpte på goodwill. Staden har därefter genom ett för ändamålet bildat bolag utövat all omnibustrafik inom Västerås.

År 1943 övertog *Kalmar* de två i enskild ägo varande trafikföretag, som omhänderhade busstrafiken i staden. Köpeskillingarna utgjorde, för det ena företaget 60 000 kronor, därav 21 200 kronor i goodwill, och för det andra 50 000 kronor, därav 13 900 kronor i goodwill. I samband med förvärvet verkställd utredning angående företagens ställning visade, att det ena företaget icke lämnade ägaren skälig lön för hans arbete som föreståndare för rörelsen och att det andra företaget ginge med förlust. Uppgjord kalkyl för drift i kommunal regi visade ett årligt underskott av 13 600 kronor med möjligheter till väsentlig reducering av nettoförlusten vid inträde av normala förhållanden.

Busstrafiken i *Halmstad* drevs sedan början av 1920-talet av enskilt företag. År 1945 inleddes underhandlingar mellan staden och företagaren om överlåtelse av bussrörelsen, som jämväl omfattade trafik på sträckan Halmstad—Tylösand, på staden. Överenskommelse ingicks på villkor att staden övertog rörelsen mot en ersättning till rörelseidkaren av 335 813 kronor 93 öre, därav 112 000 kronor i goodwill, ävensom pension till denne å 6 000 kronor om året under 10 år. Dessutom förband sig staden att disponera 100 000 kronor för visst av rörelseidkaren angivet kommunalt ändamål. Överlåtelsen godkändes av länsstyrelsen den 31 december 1945 och den 6 april 1946. Företagets bokslut för åren 1938—1944 utvisade en årlig medelvinst av rörelsen å omkring 10 000 kronor. En på föranstaltande av staden upprättad beräknad utgifts- och inkomststat för trafiken utvisade ett årligt överskott, före avdrag av skatter och ev. pensionsbelopp, å 15 245 kronor. Av förvaltningsberättelser avseende åren 1946, 1947 och 1948 framgår, att trafiken i kommunal drift dessa år lämnat ett nettoöverskott av resp. 18 734, 30 123 och 8 278 kronor.

Busstrafiken inom *Linköping* ombesörjdes intill mitten av 1940-talet huvudsakligast av två av varandra oberoende privata företag. Sedan inom

staden påpekats, att samtrafik mellan företagen ej rådde och att trafiken icke utvecklats efter stadens tillväxt, samt i anledning härav fråga väckts om kommunalisering av busstrafiken, inleddes efter särskild utredning och inhämtande av sakkunnigutlåtande, förhandlingar med företagen.

Det ena och större företaget, A.B. Linköpings omnibustrafik, hade drivit trafik alltsedan år 1932. Trafiken hade under krigsåren nedskurits till omkring 60 % av den år 1939 tillämpade turlistan. Företedda räkenskapsutdrag utvisade för år 1943 en nettoförlust å 4 688 kronor och för år 1944 en nettovinst å 2 108 kronor. Uppgjorda kalkyler utvisade, att rörelsen för framtiden kunde beräknas lämna, vid drift enligt den nedskurna tidtabellen en årlig nettovinst å 36 750 kronor och vid drift enligt förkrigstidens turlista en nettoförlust å 5 960 kronor för år, därvid i intetdera fallet hänsyn tagits till räntekostnader och allmänna skatter. Det framhölls, att ett godtagbart nettoöverskott dock skulle kunna ernås, därest trafiken omlades och driften rationaliserades. En preliminär uppgörelse träffades om förvärv för staden av samtliga aktier i bolaget till ett sammanlagt pris av 624 750 kronor. Därvid beräknades bolagets realtillgångar till (högst) 194 200 kronor, varför, då bolaget icke häftade för andra skulder än aktiekapitalet, å goodwill belöpte 430 550 kronor. Den kommitté som handhaft trafikutredningen yttrade om avtalet: »Med hänsyn till att bolagets tillgångar enligt utredningsmannens värderingar belöpa sig till högst 200 000 kronor måste det övervärde, som aktierna enligt överenskommelsen betingar (= bolagets goodwill) anses vara betydande. Därest staden emellertid önskar förvärva aktierna och därmed kommunalisera busstrafiken inom den egentliga staden är den köpeskilling — tillhopa 624 750 kronor — det pris som staden måste gälda. Någon utsikt att ytterligare kunna pressa ned priset för företaget föreligger icke. Transaktionen är dessutom brådskande, då andra spekulanter finnas, som äro beredda att godkänna ungefär enahanda villkor för åtkomsten av företaget ..... Kommittén är dessutom av den bestämda uppfattningen, att ett dröjsmål med kommunaliseringen kommer att försätta staden i ett väsentligt mera oförmånligt utgångsläge, än det som just nu föreligger. Med hänsyn till vad sålunda anförts vill kommittén trots det relativt höga priset, förorda ett förvärv till staden av bolaget.» Det preliminära avtalet godkändes av stadsfullmäktige och rörelsen har sedan år 1946 drivits i stadens regi.

Det andra i Linköping verksamma bussföretaget startades år 1926 och drev trafik å en 2,6 km lång linje. Det ägdes sedan år 1932 av två personer och förvärvades år 1946 av det då kommunägda AB Linköpings omnibustrafik för en köpesumma av 133 583 kronor 80 öre. Sakkunnigutredning, som föregått förvärvet, visade att vid samdrift med bolaget ett årligt driftöverskott å omkring 10 500 kronor kunde vara att påräkna, därvid dock hänsyn icke tagits till räntekostnader och allmänna skatter. Ytterligare

överskott efter rationalisering av rörelsen ansågs möjlig. Då de övertagna realtillgångarna torde haft ett värde av cirka 37 500 kronor, belöper omkring 96 000 kronor på goodwill; (köpeavtalet upptog realtillgångarna till 27 580 kronor och goodwillen till 106 000 kronor). Överlåtelsen godkändes av länsstyrelsen den 12 april 1946.

I *Borås* väcktes frågan om kommunalisering eller samordning av den lokala busstrafiken genom en motion i stadsfullmäktige år 1930. Vid denna tid utövades lokaltrafiken av två med varandra konkurrerande företag, Borås Omnibus Aktiebolag och ett handelsbolag under firma Borås Åkeri, vilka båda startats under 1920-talet. Sedan viss samtrafik mellan företagen åvägabragts, upptogos år 1938 förhandlingar med ägarna till företagen om försäljning till staden. Dessa förhandlingar ledde ej till resultat lika litet som förnyade förhandlingar år 1941. Vid sistnämnda förhandlingar begärdes för handelsbolagets busstrafikrörelse 180 000 kronor, därav 110 000 kronor av staden beräknades utgöra goodwill, och för samtliga andelar i aktiebolaget 2 100 000 kronor, därav 1 193 600 kronor beräknades belöpa på goodwill. I november 1943 utbjöds handelsbolaget till försäljning och inköptes av ett av enskilda kommunalmän för ändamålet bildat bolag, Stadsbussar i Borås AB, till ett pris av 135 000 kronor, därvid realtillgångarna värderades till 17 000 kronor. Å det nya aktiebolaget överläts handelsbolagets åkerirörelse och förbundo sig delägarna att avstå från de trafikrättigheter, som voro beviljade för handelsbolaget. »För sålunda till aktiebolaget överlåten goodwill skulle till säljarna erläggas ersättning med 118 000 kronor.» Stadsbussar i Borås AB överfördes i stadens ägo, varefter länsstyrelsen den 21 januari 1944 godkände trafiktillståndets överförande på aktiebolaget.

Genom förvärvet av den utav handelsbolaget bedrivna busstrafiken gavs förnyad anledning till förhandlingar med ägarna av Borås Omnibus Aktiebolag om bolagets försäljning till staden. Eftersom dessa förhandlingar samt de undersökningar och uttalanden av olika myndigheter och sammanslutningar, som gjordes i samband därmed, fått betydelse utöver det enskilda fallet, har utredningen ansett en förhållandevis utförlig redogörelse därför påkallad.

Borås Omnibus Aktiebolag hade vid tiden för förhandlingarnas återupptagande tillstånd till trafiken t. o. m. utgången av år 1944. Ägarna begärde nu 4 000 000 kronor, vilket pris vid fortsatta förhandlingar reducerades till 3 000 000 kronor. Preliminärt avtal slöts i maj 1944 mellan Stadsbussar Borås AB och aktieägarna i Borås Omnibus Aktiebolag om försäljning av aktierna mot en köpeskilling av 2 982 300 kronor, varefter avtalet anmäldes hos stadsfullmäktige. Dessa anmodade drätselkammaren att närmare utreda förutsättningarna för förvärvet. Denna utredning, som försvårades

därav, att drätselkammaren icke kunde förskaffa sig säljarnas medgivande att taga del av företagets räkenskaper med därtill hörande grundmaterial, varför vinst- och förlusträkningar, balansräkningar, styrelseberättelser, trafiktillstånd och andra handlingar, som kunde från myndighet införskaffas, finge utgöra grund för utredningen. Denna utvisade ett värde å bolagets tillgångar, inberäknat likvida medel å minst 382 000 kronor, av i runt tal 1 000 000 kronor, varför, då skulder saknades, goodwillersättningen skulle komma att utgöra omkring 2 000 000 kronor. Då enligt uppgjord kalkyl med trafikinkomsterna skulle kunna täckas samtliga driftskostnader, inberäknat avskrivningar å fordon och övrig lösegendom, förräntning av köpeskillingen för aktieförvärvet och i viss utsträckning avskrivning av den del av köpeskillingen, som motsvarade goodwillvärdet — sistnämnda avskrivning fördelad på jämförelsevis lång tidrymd — tillstyrkte drätselkammaren aktieförvärvet. Avtalet härom blev i september 1944 av stadsfullmäktige godkänt, i samband varmed beslöts teckna stadens borgen å ett lån till Stadsbussar i Borås AB å 2 700 000 kronor att av bolaget användas till täckande av kostnaderna för aktieförvärvet.

Stadens framställning om att teckna låneborgen lämnades av länsstyrelsen utan erinran. Svenska stadsförbundets finansråd, som hördes i ärendet, intog emellertid en annan ståndpunkt till frågan. Rådet anförde bl. a. följande:

> När dylikt trafikföretag överlåtes, bör icke såsom goodwillvärde vid ersättningens beräknande godtagas sådant värde, som hänför sig till den monopolställning, som företaget erhållit genom gällande bestämmelser och myndigheternas beslut; skälig ersättning bör lämnas endast för det värde, som har sin grund i den enskilde tillståndshavarens arbete för rörelsens upparbetande och utveckling (se Statens offentliga utredningar 1944: 39 sid. 85). Av den i förevarande ärende verkställda utredningen torde emellertid framgå, att rörelsens nuvarande stora affärsvärde i huvudsaklig mån föranletts av att de av tillståndsgivande myndighet fastställda maximitaxorna medgivit uttagande av trafikavgifter med nu ifrågavarande belopp. En betydande del av det i köpeskillingen ingående s. k. goodwillvärdet bör sålunda enligt nyss angivna regel *icke* tillgodoräknas säljaren. Därest så skedde, komme det kommunaliserade företaget att obehörigen belastas med en dryg skuldbörda, vars förräntning och amortering ytterst drabbade den trafikerande allmänheten. — Utöver vad nu anförts vill finansrådet, bl. a., erinra om de svårigheter, som i det nuvarande ovissa tidsläget kunde vållas busstrafiken i följd av bristande tillgång å erforderlig materiel och som för stadens del torde utgöra skäl till en avvaktande inställning i frågan om förvärv av bussbolaget.
>
> Med åberopande av vad sålunda anförts får finansrådet avstyrka bifall till förevarande ansökan.

Sedan ärendet av Kungl. Maj:t överlämnats till statens biltrafiknämnd för utredning och yttrande, upptog nämnden kontakt med parterna, införskaffade kompletterande uppgifter beträffande företagets ekonomi och undersökte under hand möjligheterna av att åstadkomma en prisreduce-

ring. Förhandlingar kommo i januari 1945 till stånd under nämndens ledning, därvid bl. a. frågan om storleken av goodwillersättningen ingående diskuterades. Från säljarsidan framhölls därvid i en av säljarnas ombud uppgjord P. M. att från det av staden uträknade goodwillbeloppet skulle dragas de värden, som säljaren nedlagt å rörelsen och först nu kunnat återvinna, utgörande dels kapitaltillskott under startåren dels vad som under åren 1919—1933 brustit i skälig driftsledarlön åt ägaren och dels 5 % ränta å nämnda tillskott och lönebelopp. Då sålunda återvunna värden uppgingo till 814 000 kronor och bolagets realvärden belöpte sig till 1 475 000 kronor, utgjorde goodwillersättningen enligt säljarens förmenande blott 693 000 kronor. Någon prisreducering åstadkoms icke vid förhandlingarna men någon tid därefter träffades överenskommelse om en nedsättning av köpesumman med 150 000 kronor till 2 832 300 kronor. I anslutning härtill meddelades, att stadens ansökan om rätt att teckna borgen skulle avse ett belopp å 2 550 000 kronor.

Den 26 februari 1945 avgav biltrafiknämnden yttrande till Kungl. Maj:t. I detta ingick nämnden först på en prövning av de i köpet ingående realvärdena och kom därvid fram till ett belopp av i runt tal 1 300 000 kronor. Efter avdrag från köpesumman av ett belopp å 76 000 kronor, avseende en företagets skuld för vilken säljaren hade att svara, uppgick enligt nämndens beräkningar goodwillersättningen till i runt tal 1 400 000 kronor. Nämnden anförde därefter:

Biltrafiknämnden vill i det följande till behandling upptaga frågan, huruvida och i vad mån sistnämnda belopp kan anses utgöra ett goodwillvärde av den art, att detsamma må förutsättas förräntat och amorterat genom av den trafikerande allmänheten erlagda avgifter.

I fråga om det principiellt berättigade i erläggande av goodwillvärde för biltrafikrörelse må framhållas följande.

Såsom utgångspunkt för klargörande av innebörden av begreppet goodwill inom biltrafikrörelsen synes man kunna taga ett i samband med tillkomsten av nu gällande förordning angående yrkesmässig automobiltrafik av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet i proposition nr 115 till 1940 års riksdag gjort uttalande, att beviljande av trafiktillstånd vore »ett led i en offentlig-rättslig reglering, företagen i det allmännas intresse». Departementschefen anför i anslutning härtill:

»Ur dessa synpunkter har tillståndet ursprungligen meddelats, och ur samma synpunkter synes även frågan om dess överlåtelse vara att bedöma. Ett motsatt förfarande skulle icke allenast innebära, att det allmännas intresse obehörigen skötes åt sidan för privata sådana, det skulle även innebära, att en viss företagargrupps särskilda intressen skulle komma att tillgodoses på bekostnad av andra enskilda intressen, vilka i icke mindre grad förtjäna beaktande.»

Vid behandling i riksdagens andra kammare år 1940 av förslaget till nyssnämnda förordning anförde departementschefen ytterligare till utveckling av innebörden av de av offentlig myndighet meddelade trafiktillstånden, att det icke kunde vara fråga om ett rättsförhållande mellan enskilda och samhället, det vore med andra ord »icke fråga om ett privilegium utan om en koncession».

Med ett strängt fasthållande vid nu nämnda utgångspunkt skulle något utrymme

för goodwill vid överlåtelse av trafiktillstånd icke finnas. Emellertid har framhållits, att ett undantagslöst fasthållande vid denna utgångspunkt i många fall skulle komma att leda till orimliga resultat. Sålunda har 1936 års trafikutredning, vars betänkande ligger till grund för nyssnämnda förordning, i betänkandet bland annat framhållit:

»Innehavare av ett tillstånd till yrkesmässig trafik kan många gånger genom energi och omtanke höja avkastningen och därigenom det ekonomiska värdet av rörelsen. För en sådan tillståndshavare måste det te sig som tämligen naturligt, att hans efterlevande skola få fortsätta rörelsen och att han själv liksom hans efterlevande skola genom överlåtelse kunna få vederlag ej endast för i rörelsen använda fordon, garage etc. utan därutöver för rörelsen såsom sådan. Man torde med fog kunna påstå, vilket även framhållits i vissa yttranden, att det kan vara ett allmänt intresse, att tillståndshavaren kan räkna med att han eller hans änka och barn skola kunna tillgodogöra sig resultatet av många års idogt och framgångsrikt arbete och sålunda draga nytta av det värde som rörelsen i och för sig erhållit. Intresset för att på ett mönstergillt sätt handhava trafiken kan därigenom utvecklas till gagn för allmänheten, som genom lämpliga fordon, god personal och överhuvud taget en förstklassig kundtjänst blir bättre tillgodosedd.»

I anslutning till denna uppfattning uttalade ock departementschefen vid behandling i riksdagens andra kammare av förslaget till förordning om yrkesmässig automobiltrafik, att det vore en väsentlig skillnad mellan den goodwill, man talar om, när det gäller en droskägare i Stockholm, och då fråga är exempelvis om en lastbilsrörelse på landsbygden. I förra fallet ansågs det knappast finnas något utrymme för någon goodwill. Det vore svårt att förstå hur den personliga insatsen i en sådan rörelse kunde ha så mycket att betyda. Helt annorlunda ställde det sig i det andra fallet, då det gällde en lastbilsrörelse på landsbygden. Där kunde det förhålla sig så, att den ene yrkesutövaren skaffade sig en bättre ställning inom kundkretsen än den andre.

Ur 1936 års trafikutrednings och vederbörande departementschefs uttalande i frågan synes närmast den slutsatsen kunna dragas, att det värde, som hänför sig till koncessionen, vilken erhållits i följd av gällande författningsbestämmelser och myndigheternas beslut, icke bör betraktas såsom goodwillvärde i egentlig mening och därför ej heller särskilt ersättas vid överlåtelse av trafiktillstånd, medan däremot skälig ersättning bör lämnas för det värde, som har sin grund i den enskilda tillståndshavarens sätt att upparbeta och sköta sin rörelse. Till samma uppfattning har revisionssekreteraren E. Hagbergh kommit i sin på chefens för kommunikationsdepartementet uppdrag verkställda utredning rörande tillstånd för juridiska personer att utöva yrkesmässig automobiltrafik (SOU 1944: 39 sid. 85). Han uttalar sålunda, att såsom goodwillvärde principiellt bör godtagas det värde, som kan hänföras till tillståndshavarens arbete för rörelsens upparbetande och utveckling, men däremot icke ett på koncessionssystemets tillvaro grundat eller därigenom förhöjt värde.

Det bör i detta sammanhang framhållas, att under såväl förarbetena till 1940 års förordning som därefter, framhållits betydelsen av att icke en handel med trafikrättigheter komme till stånd. Då i förordningens 18 § 1 mom. föreskrives, att vid ansökan om överlåtelse av trafiktillstånd skall fogas avtal, som kan hava upprättats rörande överlåtelsen, samt att den tillståndsgivande myndigheten har att pröva framställningen med avseende å skälen och villkoren för överlåtelsen, lämpligheten hos den å vilken överlåtelsen ifrågasättes samt omständigheterna i övrigt, avses uppenbarligen att tillståndsgivande myndighet skall beakta bland

annat storleken av den avtalade köpesumman. Detta är, såsom ock framhållits av 1936 års trafikutredning, angeläget ur allmänhetens synpunkt, enär alltför dryga utgifter vid en rörelses övertagande i sista hand lärer komma att drabba trafikanterna.

Revisionssekreteraren Hagbergh har i sitt förenämnda betänkande givit uttryck åt enahanda uppfattning. Hagbergh framhåller sålunda, att det måste anses ur allmän synpunkt vara ett betydelsefullt intresse att motverka uppkomsten av konstlade goodwillvärden, det vill säga monopolvärden. Han anför vidare: »Det ökade krav på förräntning av det i ett trafikföretag nedlagda kapitalet, som blir en följd av höga goodwillvärden, lärer nämligen i sista hand komma att drabba den trafikerande allmänheten i form av fördyrade transporter.»

Biltrafiknämnden har ansett sig kunna i stort sett ansluta sig till nu nämnda uppfattning angående arten av det goodwillvärde, för vilket vid överlåtelse ersättning bör kunna utgå. Nämnden har för sin del särskilt fäst avseende vid betydelsen av att den trafikerande allmänheten icke skall nödgas vidkännas onödigt höga transportavgifter, på den grund att en trafikrörelse förvärvats till avsevärt överpris.

Om sålunda genom vad nämnden nu anfört den principiella frågan får anses nöjaktigt klarlagd, huruvida överhuvud taget ersättning må beräknas för goodwillvärde i samband med överlåtelse av trafiktillstånd, återstår spörsmålet om uppskattningen i det nu föreliggande fallet av sagda värdes storlek.

Säljarens ombud har i en P. M. upptagit vissa belopp, som skulle motivera att säljaren vid försäljningen erhåller ett visst överpris. Enligt denna P. M. skulle fråga bli om goodwillvärde i egentlig mening endast i den mån köpeskillingen komme att överstiga realvärdena plus nu nämnda belopp. Enligt biltrafiknämndens uppfattning kunna de nämnda posterna icke läggas till grund för några beräkningar angående rörelsens värde. Häremot talar redan det förhållandet, att de förluster, företaget gjort under början av sin verksamhet, icke på något sätt stå i samband med rörelsens nuvarande räntabilitet, det vill säga just den faktor, som är grundläggande ur köparens synpunkt. Om exempelvis företaget hela tiden varit förlustbringande, kan på denna grund givetvis icke göras gällande att rörelsen äger ett större försäljningsvärde än om den gått med vinst. — Däremot kunna förlusterna vittna om att företaget trots koncession varit utsatt för risker. — Goodwill avser att utgöra ersättning för *framtida* företagsvinster. Bortsett från detta förhållande är de till grund för beräkningarna lagda beloppen »kapitalutfyllnad» samt »felande lönebelopp» icke så verifierade att de kunna tillmätas vitsord. Biltrafiknämnden har genom sin taxesakkunnige förre byråchefen Aldo Almqvist låtit verkställa en sammanställning av företagets vinst- och förlusträkningar och balansräkningar under åren 1919—1943. En viss brist på överensstämmelse mellan dessa sammanställda uppgifter och de i de av säljarnas ombud i förenämnda P. M. uppgivna beloppen kan konstateras. Detta föranleder, att de i sistnämnda promemorian framlagda grundsiffrorna icke kunna tagas för goda. Vad som dessutom i detta sammanhang bör tagas hänsyn till är de vinster och de avlöningar till aktieägarna, som under tiden efter 1933 uttagits av rörelsen, ävensom det ökade realvärde, rörelsen numera äger. Det angivna beloppet, 522 000 kronor, avseende under åren 1919—1924 tillskjutna belopp jämte ränta härå till och med 1944, måste sålunda anses till sin väsentliga del återvunna och ingående i de till 1 300 000 kronor upptagna realvärdena. De »felande avlöningarna» under åren 1919—1933 synas vidare väl kompenserade genom de höga avlöningar, som under åren 1937—1944 uttagits ur rörelsen. Härtill kommer att företaget lämnat årsvinster, antingen

de utdelats eller reserverats, som genomsnittligt lämnat god ränta på det insatta kapitalet. Även om man alltså — vilket biltrafiknämnden såsom förut nämnts anser felaktigt — skulle godtaga »kapitalutfyllnad» och »felande lönebelopp» såsom utgångspunkt för beräkning av rörelsens saluvärde, måste sagda belopp genom rörelsens bärighet under senare år anses kompenserade.

För beräkning av rörelsens goodwillvärde synes man i stället böra söka utröna dess nuvarande och i görligaste mån framtida räntabilitet.

För att vinna ett tillförlitligt underlag för uppskattningen av goodwillvärdet inhämtade biltrafiknämnden yttrande av professorn i företagsekonomi vid Handelshögskolan i Stockholm Oskar Sillén. Denne yttrade i huvudsak följande:

Ett företags goodwillvärde har sin grund däri att företaget förmår giva en avkastning överstigande normal förräntning av det i företaget investerade kapitalet. Det är härvid uppenbart, att den avkastning som ernåtts i det förgångna icke påverkar det goodwillvärde en köpare kan tänkas betala vid en ev. överlåtelse av företaget. Avgörande för honom blir den *väntade* avkastning företaget kommer att giva, emedan hans möjlighet att förränta köpeskillingen helt beror därpå.

Därmed torde ha klargjorts, att tidigare förluster och »infrusna» löneförmåner icke ha någon betydelse vid bedömandet av förhandenvarande problem.

En prognos av den framtida vinstutvecklingen underlättas självfallet, därest redan ernådda vinstsiffror kunna tjäna såsom underlag vid beräkningarna. Det gäller blott att utröna i vad mån dessa siffror kunna anses normala och användbara för kalkyländamål. — — —

För att utröna vad som skulle kunna betecknas såsom skäligt goodwillvärde för företaget ha vissa beräkningar gjorts av undertecknad. Dessa beräkningar bygga på bolagets genomsnittliga resultat 1934—1943, varvid det förutsättes, att detta genomsnitt skall kunna hållas även i framtiden.

Bolagets redovisade resultat har korrigerats i följande hänseenden. — — —

Den vinst, som efter dylik korrigering framkommer, har betecknats såsom verklig vinst. Måhända borde ytterligare korrigeringar göras m. h. t. dolda reserver i lager av förbrukningsmateriel etc., men några större förändringar av de beräknade siffrorna torde detta icke föranleda.

Vinstberäkning har verkställts enligt ytterligare ett alternativ, varvid bortsetts från pensionskostnader. Dessutom ha krigsårens avskrivningar reducerats till förkrigsnivå. Ehuru alternativ I torde vara det ur ekonomisk synpunkt riktigaste, har beräkning enligt alternativ II gjorts för att erhålla vad som maximalt bör ligga till grund för goodwillvärdering.

Sedan från det enligt dessa alternativa beräkningar erhållna resultat normal ränta å det i företaget investerade egna kapitalet dragits, erhålles den »övernormala» avkastningen eller företagarvinsten.

Det redovisade egna kapitalet utgör genomsnittligt kr. 232 000. Det verkliga egna kapitalet torde vara större på grund av förefintliga dolda reserver. Till dessa reserver har hänsyn dock ej tagits, beroende på svårigheten att konstatera deras storlekar. Det fel, som härvid uppstått är dock ur säljarens synpunkt gynnsamt, enär det leder till högre företagarvinst och därmed ökat goodwillvärde. Normal förräntning torde böra räknas efter 5 % m. h. t. den risk, som alltid är förenad med kapitalplaceringar av ifrågavarande art.

Den enligt ovan angivna grunder beräknade företagarvinsten framgår av nedanstående uppställning. (Siffrorna i tkr.)

Alternativ I

År	»Verklig vinst»	5 % ränta å eget kapital	Företagar-vinst
1934	0	6	— 6
1935	18	8	10
1936	19	9	10
1937	19	10	9
1938	41	12	29
1939	78	13	65
1940	9	14	— 5
1941	26	13	13
1942	61	13	48
1943	115	16	99
Summa	386	114	272

Alternativ II

År	»Verklig vinst»	5 % ränta å eget kapital	Företagar-vinst
1934	14	6	8
1935	34	8	26
1936	38	9	29
1937	38	10	28
1938	60	12	48
1939	91	13	78
1940	22	14	8
1941	44	13	31
1942	81	13	68
1943	139	16	123
Summa	561	114	447

Elimineras det sämsta och bästa årets resultat erhålles en genomsnittlig företagarvinst å enligt alt. I kr. 22 400, enligt alt. II c:a kr. 40 000. För båda dessa värden gäller, att de räknats i överkant och värdet enligt alt. II torde kunna sättas såsom absolut maximum för företagarvinsten.

Det gäller då att välja kapitaliseringsfaktor, varvid hänsyn bör tagas till bl. a. följande faktorer.

Av tillgängliga handlingar synes framgå, dels att SJ erhållit koncession för busstrafik på vissa linjer, som även trafikeras av Borås Omnibus AB. Samma synes förhållandet vara med det av Borås stad nybildade bolaget Stadsbussar i Borås AB. I den mån konkurrens således blir möjlig och Borås Omnibus AB:s monopolställning icke blir absolut, kunna detta bolags vinster reduceras och därmed även dess goodwillvärde.

Vidare torde Borås Omnibus AB, därest dess rörelse drives kommunalt, icke kunna påräkna samma resultat som hittills. Detta beror dels på ökade löne- och pensionskrav från de anställda, vartill hänsyn tagits i kalkylerna, och dels på att allmänheten torde ställa större anspråk på ett kommunalt företag beträffande såväl turlistor som linjesträckning och taxepolitik.

Det bör ock observeras, att därest ett högt goodwillvärde betalas, detta ytterst kommer att belasta stadens skattedragare/trafikanter, antingen därigenom att taxorna måste hållas höga för att förränta och amortera goodwillersättningen eller — om taxorna måste sänkas — genom kommunal subvention för att täcka bolagets förluster.

Å andra sidan är det tydligt, att — även bortsett från de abnorma krigsåren — bolagets resultat varit stigande och att kurvan troligen sedan normala förhållanden inträtt kommer att stiga ytterligare, därest ej statligt ingripande sker i vinstregleringssyfte. Genom Borås stads snabba tillväxt kommer större befolkningstäthet att skapas utmed busslinjerna och därmed även ökad trafikintensitet.

På ett helt annat plan ligger frågan, huruvida icke bolagets nuvarande ledare och skapare vid eventuell överlåtelse bör tillerkännas viss ersättning för ett framsynt pionjärarbete. Sådan ersättning kunde då lämpligen lämnas i pensionsform.

Med hänsyn till ovanstående torde det kunna sägas, att en goodwillersättning motsvarande 10 gånger den enligt alt. II beräknade företagarvinsten, kr. 40 000, således c:a kr. 400 000 måste anses synnerligen generös, medan såsom minimi-

gräns torde få sättas ett belopp motsvarande 4—5 gånger företagarvinsten enligt alt. I, kr. 22 400, eller c:a kr. 100 000.

Efter genomgång av Silléns yttrande anförde biltrafiknämnden vidare:

Genom den företagna utredningen finner dock nämnden ådagalagt, att den avtalade köpeskillingen högst väsentligt överstiger summan av i företaget ingående realvärden och det goodwillvärde, för vilket förräntning och amortering kan medgivas genom den trafikerande allmänhetens avgifter. Detta överpris är av sådan storlek, att en förräntning och amortering därav är möjlig endast under synnerligen gynnsamma betingelser och under förutsättning, att nuvarande taxa bibehålles oförändrad. Såsom av det följande framgår måste emellertid denna taxa, vilken uppgått till i medeltal 26 öre per resa, med hänsyn till driftsresultaten under åren 1943 och 1944, anses vara för hög. Det torde i detta fall även böra framhållas, att ett överpris, för den händelse detsamma icke genom en för hög taxa mer än skäligt belastar trafikanterna, kommer att drabba skattedragarna, som i så fall i sista hand få bära den förlust företaget i stadens hand kommer att utvisa. — — — Biltrafiknämnden har med hänsyn härtill och då frågan om fastställande av taxor uppkommit i samband med förlängning för tiden efter den 31 december 1944 av bolagets koncession, i skrivelse till priskontrollnämnden och länsstyrelsen i Älvsborgs län anhållit om översyn med justering nedåt av taxorna för den av Borås Omnibus Aktiebolag bedrivna linjetrafiken.

Priskontrollnämnden avgav i april 1945 yttrande i taxefrågan och nämnden fann däri efter undersökning av bolagets ekonomiska ställning åren 1940—1944 skäligt föreslå viss taxenedsättning, innebärande en inkomstminskning i förhållande till 1944 års resultat med ca 91 000 kronor. Taxesänkningen genomfördes att gälla fr. o. m. den 1 juli 1945.

Sedan staden beretts tillfälle att inkomma med yttrande i ärendet, träffades överenskommelse om hävande av köpeavtalet, i samband varmed beslutet om tecknande av stadens borgen upphävdes och ärendet återkallades hos Kungl. Maj:t.

Under hösten 1945 ingick Stadsbussar i Borås AB till länsstyrelsen med ansökan om tillstånd till linjetrafik inom Borås Omnibus Aktiebolags trafikområde. Sedan denna ansökan remitterats till poliskammaren i Borås för yttrande, tog poliskammaren initiativet till ett sammanförande av representanter för de två företagen till nya förhandlingar. Dessa resulterade i februari 1946 i ett nytt avtal, innebärande att Stadsbussar i Borås AB skulle under vissa villkor äga förvärva aktierna i Borås Omnibus Aktiebolag för en köpesumma av 2 100 000 kronor, varjämte staden skulle utgiva pension till huvuddelägaren och dennes hustru. Av staden i samband med förvärvet uppgjord kalkyl räknade med ett värde av övertagna realtillgångar å 1 413 000 kronor och av goodwill å 687 000 kronor samt utvisade, att företaget med gällande taxor skulle kunna drivas utan tillskott av kommunala medel. Stadsfullmäktige godkände det nya avtalet och beslöto teckna stadens borgen för lån till bestridande av kostnaderna för aktieköpets genomförande. Över stadens framställning om tillstånd

att teckna borgen avgavs yttranden av — förutom länsstyrelsen, som tillstyrkte bifall till ansökningen — Svenska stadsförbundets finansråd och statens biltrafiknämnd.

Finansrådet anförde — efter att ha upptagit köpevillkoren till granskning —:

Med hänsyn till nu angivna omständigheter och då det ur allmän kommunal synpunkt synes angeläget att goodwillvärde vid beräknande av köpeskilling vid kommunalt övertagande av enskilda bussföretag hålles inom rimliga gränser, kan finansrådet endast med tvekan tillstyrka förevarande ansökan. Vid detta ståndpunktstagande utgår finansrådet från att ett bifall till denna ansökan icke får anses prejudicerande i avseende å goodwillvärdes beräkning. Rådet har emellertid i detta fall funnit att ett avslag å ansökningen skulle i kommunaliseringsfrågans förevarande läge förorsaka för staden, förutom lång tidsutdräkt, åtskilliga olägenheter, sammanhängande med, bl. a. frågor om planering av fordonsinköp och andra åtgärder, såsom eventuell elektrifiering av viss del av trafiken.

Av den i ärendet företedda driftskalkylen inhämtas, att på utgiftssidan, förutom räntor kr. 72 500, upptagits avskrivningar kr. 98 000, varvid angivits att i avskrivningsbeloppet ingingo första året ett belopp av c:a kr. 13 000 till nedskrivning av goodwillvärdet, medan till övrig avskrivning å materielen kunde disponeras i runt tal kr. 85 000. I fråga om amorteringstiden för ifrågavarande lån anser finansrådet, att enligt gänse praxis längre amorteringstid än 20 år icke bör ifrågakomma. Amorteringen torde böra ske med lika belopp årligen, varigenom annuiteten blir fallande och goodwillvärdet snabbare kan avskrivas. Rådet hemställer sålunda att vid bifall till ansökningen föreskrift lämnas att lånet skall amorteras med lika belopp årligen under en tid av längst 20 år.

Biltrafiknämnden hänvisade till sitt förut avgivna yttrande i vad gällde nämndens principiella inställning till frågan om arten av det goodwillvärde, för vilket vid överlåtelse av trafiktillstånd ersättning borde kunna utgå, samt anförde vidare:

Genom det nu träffade avtalet av den 18 februari 1946 har ernåtts en avsevärd nedsättning av köpeskillingen och därmed även av ersättningen för rörelsens goodwillvärde. Vidare har den efter biltrafiknämndens initiativ tillkomna taxesänkningen medfört en avsevärd reduktion av biljettinkomsten per passagerare. Reduktionen uppgår enligt drätselkammarens uppgifter till 12,2 procent vid en jämförelse mellan sista halvåret 1944 och samma tid 1945. Emellertid har samtidigt antalet passagerare ökats, den sammanlagda trafikinkomstens ökning uppgår till 16,8 procent. Drätselkammaren synes räkna med att trafikinkomsterna, även vid de nu gällande biljettpriserna, skola förslå till förräntning och amortering av den avtalade köpeskillingen.

Oaktat nu föreliggande avtal sålunda är för köparen mera fördelaktigt än avtalet den 30 maj 1944, synes den i köpeskillingen inberäknade goodwillersättningen dock alltjämt vara *högre än som principiellt bör godtagas vid överlåtelser av trafiktillstånd.* Emellertid synes stadens drätselkammare icke anse sig kunna på förhandlingsvägen uppnå för staden förmånligare villkor. Drätselkammaren har i sin skrivelse den 1 april 1946 till stadsfullmäktige i Borås framhållit, att den lokala omnibustrafiken vore en angelägenhet, varöver staden borde råda. Med kommunal bestämmanderätt över kommunikationsföretaget kunde, framhåller drätselkammaren vidare, allmänhetens intressen av detsamma på ett bättre sätt tillgodoses än

om företaget fortfarande skulle vara beroende av enskilt initiativ och intresse, varjämte staden, med de lokala trafikmedlen i sin hand ägde möjlighet att leda bebyggelseutvecklingen i en ur kommunal synpunkt gynnsam riktning.

De av drätselkammaren anförda synpunkterna synas biltrafiknämnden beaktansvärda. Ett avslag på nu ifrågavarande framställning kan förmodas komma att medföra ett avsevärt fördröjande av stadens möjlighet att öva inflytande på de lokala kommunikationerna. Det torde vidare få anses betydelsefullt, ur synpunkten av en planering på längre sikt av stadens kommunikationsväsen, att staden redan under nuvarande övergångstid från krisförhållande till normala förhållanden erhåller möjlighet att utöva inflytande i fråga om fordonsparkens förnyelse ävensom andra åtgärder beträffande trafiken. — — — Under hänvisning till vad biltrafiknämnden här förut framhållit, vill nämnden sålunda, trots de av nämnden gjorda erinringarna särskilt i fråga om köpeskillingens storlek, icke motsätta sig, att genom bifall till stadens framställning om rätt att teckna borgen det möjliggöres för staden att nu övertaga den av Borås Omnibus AB bedrivna lokala trafikrörelsen.

Den 21 juni 1946 medgav Kungl. Maj:t, att staden finge ikläda sig borgensansvar under förutsättning att amorteringstiden för lånet bestämdes till högst tjugu år, varefter aktierna i Borås Omnibus AB den 6 juli 1946 övertogos av Stadsbussar i Borås AB.

Inom *Fagersta* ombesörjdes busstrafiken sedan mitten av 1920-talet av enskild person. Sedan stadsfullmäktige beslutat utredning om ordnande av stadens inre samfärdselförbindelser, huvudsakligen i syfte att uppnå en mera tillfredsställande trafik på stadens ytterområden, beslöto stadsfullmäktige i maj 1946 att driva busstrafik i stadens regi. Förhandlingar inleddes med trafikinnehavaren, den ursprungliga trafikutövarens dödsbo, om övertagande av rörelsen. Samtidigt ingavs ansökan till länsstyrelsen om tillstånd till utövande av trafik fr. o. m. den dag, då tiden för dödsboets rätt att utöva trafiken utgått. Efter inhämtande av sakkunnigutlåtanden, utvisande att busstrafik i stadens regi troligtvis skulle gå med någon förlust, avgav staden ett anbud på rörelsen å 49 000 kronor. Dödsboet å sin sida begärde först 100 000 kronor men reducerade sedermera priset till 70 000 kronor, varför överenskommelse ej kunde uppnås. I september 1946 erhöll staden i konkurrens med en son till den avlidne det sökta trafiktillståndet, varefter dödsboet accepterade stadens anbud. Köpesumman fördelar sig enligt stadens beräkningar med 19 000 kronor på realtillgångar och 30 000 kronor i goodwillersättning. Goodwillbeloppet har uppgivits avse ersättning för initiativet till linjens startande.

Stadsfullmäktige i *Örebro* beslöto år 1937 att tillsätta en kommitté för utredning av de förhållanden, som hörde samman med busstrafikens ordnande i staden. Den lokala busstrafiken i staden hade startats i slutet av 1920-talet och utövades vid tiden för stadsfullmäktiges beslut av enskilt

bolag, Aktiebolaget Omnibus, vilket då hade trafiktillstånd gällande intill utgången av år 1940. Efter förberedande utredning tog kommittén kontakt med ägaren av bolaget i syfte att undersöka möjligheterna för en överlåtelse till staden av bolagets rörelse. Ägaren ville emellertid icke ingå i förhandlingar. Sedan bolagets tillstånd förnyats att gälla ytterligare i två år, ansökte bolaget vid utgången av denna tid att bolagets tillstånd till utövande av linjetrafiken i staden måtte av länsstyrelsen beviljas att gälla tills vidare. Staden hemställde, på förslag av kommittén, att tillståndet måtte begränsas att gälla tills vidare under fem år, varefter länsstyrelsen i resolution i november 1943 meddelade bolaget förnyat trafiktillstånd tills vidare t. o. m. den 31 december 1948. Förhandlingar med bolagets ägare upptogos icke förrän efter världskrigets slut. Denne förklarade sig då villig att överlåta den del av bolagets rörelse, som berörde stadslinjetrafiken, men däremot icke av bolaget bedriven trafik på landsbygden, därvid rörelsens realtillgångar skulle ersättas efter opartisk värdering och eventuell ersättning för goodwill skulle bli föremål för förnyade förhandlingar. En i enlighet härmed tillsatt värderingsnämnd uppskattade år 1946 realtillgångarna i bolaget till 1 215 000 kronor, och överenskoms att vid överlåtelsen ej andra skulder skulle övertagas än aktiekapitalet 200 100 kronor och reservfonden 20 130 kronor. Vidare bestämdes att bolagets landstrafik skulle före överlåtelsen avskiljas från bolaget.

Efter resultatlösa förhandlingar i goodwillfrågan lät kommittén stadskamreraren i Örebro verkställa en närmare utredning av denna. Utredningen gav vid handen, att bolaget under åren 1941—1945 lämnat en årlig vinst, utöver 5 % ränta på det i rörelsen arbetande egna kapitalet, av med borträknande av sämsta och bästa årsresultat genomsnittligen 78 000 kronor, varför efter kapitalisering av denna företagarvinst med 10 som faktor, goodwillvärdet uppgick till 780 000 kronor, varav ¾ eller 585 000 kronor kunde beräknas vara att hänföra till stadstrafiken. Enligt stadskamrerarens utredning skulle alltså rörelsen kunna förvärvas av staden för en köpeskilling av 1 790 000 kronor (1 215 000 + 585 000). Bolaget å sin sida åberopade särskild utredning enligt vilken goodwillvärdet, bl. a. med användande av 12 som kapitaliseringsfaktor, var väsentligt högre.

Vid förnyade förhandlingar träffades i februari 1947 överenskommelse om överlåtelse till staden av bolagets stadstrafik för en köpesumma av 2 100 000 kronor på betalningsvillkor, som vid tiden för avtalet innebure ett värde å stadens betalningsåtagande av 1 833 863 kronor. Goodwillersättningen kunde härigenom uppskattas till omkring 628 000 kronor. En av tillkallad sakkunnig uppgjord driftskalkyl för bolagets fortsatta verksamhet i stadens regi utvisade, att ett övertagande av rörelsen på avtalets villkor vore ekonomiskt berättigat och att det i företaget investerade kapitalet

skulle kunna förräntas. Efter upptagande av de för en kommunalisering talande skälen hemställde kommittén i yttrande till stadsfullmäktige, att avtalet måtte godkännas. Detta blev även stadsfullmäktiges beslut, samtidigt varmed fullmäktige beslöto, att köpeskillingen till viss del skulle uppföras till täckning av uttaxerade medel med särskilda belopp för åren 1948—1956.

I ärende angående av staden sökt fastställelse å nämnda utdebiteringsbeslut inhämtade länsstyrelsen yttrande av statens biltrafiknämnd. Nämnden avgav — efter inhämtande av sakkunnigutlåtanden avseende värderingen av de i köpet ingående fordonen och värdet av aktierna i Aktiebolaget Omnibus — yttrande i frågan huruvida den avtalade köpeskillingen kunde anses skälig. I detta godtog nämnden värdet av realtillgångarna enligt avtalet samt anförde beträffande frågan om det principiellt berättigade i erläggandet av ersättning för en biltrafikrörelses goodwill enahanda synpunkter, vilka framlagts i nämndens yttrande över den av staden Borås gjorda ansökan om rätt att teckna borgen för lån till Stadsbussar i Borås Aktiebolag. Nämnden hänförde sig därpå till en på nämndens uppdrag av professorn Sillén och revisorn Sigurd Löfgren verkställd utredning av värdet av aktierna i Aktiebolaget Omnibus.

I denna utredning ha Sillén och Löfgren — efter att ha granskat bolagets bokföring och i samband därmed vidtagit viss omräkning för åstadkommande av normalisering — beräknat den genomsnittliga nettoårsvinsten för åren 1941—1945 till 67 000 kronor, vilken med avdrag av 36 000 kronor utgörande 5 % ränta å eget kapital lämnade en företagarårsvinst av 31 000 kronor. Utredningsmännen fortsatte:

> När det gäller att med utgångspunkt från den framräknade företagarvinsten beräkna goodwillvärdet, synes man hava okritiskt utgått från en — något oegentligt benämnd — »kapitaliseringsfaktor» på 10. Härvid har man såsom stöd anfört den utredning som verkställts i samband med överlåtelse av aktierna i Borås Omnibus AB till Borås stad 1943. Det bör därför understrykas, att i den preliminära PM rörande detta företags goodwillvärde, som av oss avgavs till Statens Biltrafiknämnd och som endast avsåg att utgöra diskussionsunderlag vid sammanträde med nämnden, utsäges: »— — — en goodwillersättning motsvarande 10 gånger den — — — beräknade företagarvinsten — — — *måste anses synnerligen generös*». I själva verket torde det vara mycket sällsynt, att ersättning för goodwill motsvarande 10 gånger företagarvinsten lämnas vid affärsöverlåtelser som baserats på vederhäftiga utredningar.
>
> Av visst intresse i detta fall kan vara de grunder för goodwillersättning, som av riksdagen fastställdes till privata tobaksimportörer 1943 i samband med införandet av statsmonopol å import av tobaksvaror (SFS 1943: 347). Enligt nämnda grunder skulle ersättning för »förlorad näringsverksamhet» (goodwill) utgå med *högst fyra* gånger den genomsnittliga företagarvinsten 1935—1939. I vissa fall utgick dessutom enligt särskilda bestämmelser livränta. Understrykas bör, att här var fråga om tvångsöverlåtelse varför ersättningsbeloppen torde få anses tilltagna i överkant.

För de ovan angivna beräkningarna har gällt att de omfattat hela AB Omnibus' rörelse. Emellertid är det i köpeavtalet mellan parterna förutsatt, att den av bolaget bedrivna landsbygdstrafiken icke skall ingå i överlåtelsen, utan kvarstanna hos nuvarande aktieägare. En uppdelning av realtillgångarna har redan skett mellan parterna, men tydligt är, att även eventuellt goodwillvärde bör fördelas på de båda rörelsegrenarna. Så har även gjorts i den genom stadens försorg verkställda utredningen, där 3/4 av goodwillvärdet ansetts belöpa på stadstrafiken.

Det har icke närmare angivits hur proportionerna mellan stads- och landstrafik erhållits. Därest man emellertid bedömer förhållandet med ledning av trafikintäkterna åren 1945—1946, vill det synas som om c:a 1/3 belöper på landstrafiken och 2/3 på stadstrafiken. Vi vilja därför ifrågasätta, om icke annan fördelningsgrund än den tillämpade vore riktigare. Understrykas bör också, att från AB Omnibus' sida i annat sammanhang framhållits, att stadslinjetrafiken »sliter däck, fordon och reservdelar hårdare än annan linjetrafik och dessutom kräver större åtgång av olja och drivmedel». På grund härav synes det som om främst landstrafiken, vilken *icke* är föremål för överlåtelse, bidragit till bolagets företagarvinst, vilket ytterligare skulle tala för andra proportioner än de tillämpade.

Med ovanstående som utgångspunkt skulle man enligt vår mening kunna angiva gränserna för ett enligt vanliga värderingsgrunder beräknat goodwillvärde till maximum 10 gånger 2/3 av företagarvinsten eller c:a 200 000 kronor och minimum 4 gånger samma siffra, c:a 80 000 kronor, varvid det högre värdet kan anses rimligt endast under speciella förutsättningar.

Till slut önska vi i korthet beröra frågan huruvida fastställande av köpeskilling vid överlåtelse av trafikföretag av nu nämnd art överhuvud taget bör baseras på goodwillberäkning enligt vanliga affärsmässiga grunder.

Förutsättningen för ett goodwillvärdes existens är som tidigare anförts, att rörelsen på grund av prispolitik, kundservice etc. lämnar övernormal avkastning, och att denna avkastning skall kunna ernås även i framtiden.

Ett busstrafikföretag skiljer sig såtillvida från handels- och industriföretag att dess prispolitik, d. v. s. taxesättning, avgöres av statlig myndighet, och likaså är dess stabilitet helt beroende av koncessionsgivarens inställning. Då åtminstone för stadstrafik koncession på sammanfallande linjer i regel icke torde förekomma, saknas också den fria konkurrens som normalt utmärker andra företag. Den goodwill, som således har sin grund i att ett företag jämfört med konkurrenter genom försäljningspolitik, kundservice etc. erhållit bättre räntabilitet, saknas delvis hos trafikföretag.

I föreliggande fall synes det dessutom, som om företagets koncession och stabilitet vore av tämligen efemär natur. Av tillgängliga handlingar framgår nämligen, att redan sedan före krigsutbrottet frågan om busstrafik i kommunal regi diskuterats i Örebro, vilket bl. a. medfört, att koncession för AB Omnibus tidvis endast lämnats för ett år i sänder.

Även om det således enligt vår mening kan vara tvivelaktigt, om goodwillersättning i vanlig bemärkelse bör lämnas vid överlåtelse av trafikföretag, kan det icke anses rimligt, att en räntabel rörelse frivilligt eller tvångsmässigt överlåtes utan att ersättning utöver realtillgångarnas värde lämnas till säljaren för det avkastningsobjekt han går förlustig genom att frånhändas rörelsen. Efter vilka grunder dylik ersättning bör lämnas, om man icke anser sig kunna basera denna på en efter vanliga grunder verkställd goodwillberäkning, kan naturligtvis diskuteras.

En metod, som torde böra tagas i övervägande, är den som av SJ tillämpas vid värdering i samband med förvärv av enskilda järnvägar. Denna metod innebär i

korthet, att man bortser från värdet av de med driften förenade realtillgångarna och i stället bestämmer den totala ersättningen för företaget till ett belopp, motsvarande det efter 4 % kapitaliserade värdet av den normala nettovinsten. Med andra ord man tillförsäkrar säljaren ett kapital, vilket, räknat efter 4 % förräntning, för evig tid lämnar en avkastning lika stor som vad den överlåtna rörelsen normalt kan anses giva i utbyte.

Det kan visserligen invändas mot denna ersättningsprincip, att det är orimligt att utan tidsbegränsning kapitalisera en rörelseavkastning, som dock icke kan beräknas utgå i evighet, men då det på detta sätt framräknade värdet i förevarande fall till stor del motsvaras av realtillgångar, synes oss metoden användbar.

Den genomsnittliga nettovinsten utgjorde enligt beräkningarna för AB Omnibus c:a 67 tkr., varav 2/3 eller 45 tkr. antages belöpa på stadstrafiken. Kapitaliseras detta belopp efter 4 %, erhålles 1 125 000 kronor. Härtill bör läggas det belopp av likvida medel som — utan att efter vad som upplysts hava avkastat någon ränta — medföljer bolaget och som icke bör anses hava direkt samband med rörelsen, c:a 375 000 kronor. Det totala värdet å AB Omnibus' aktier skulle enligt denna värderingsgrund utgöra c:a 1 500 000 kronor.

I den av förste byråingenjören Reich uppgjorda driftskalkylen har angivits ett beräknat driftsöverskott för stadstrafiken enligt olika alternativa förutsättningar, såväl avseende taxesättning som passagerarfrekvens. Vid ett årligt antal resande av 1 850 000 st. (mot nuvarande 1 480 000) och vid en taxa, som enligt utredningsmannen vid denna ökning i passagerafrekvensen genomsnittligt bör kunna sänkas från nuvarande 33 öre/resande till 30 öre, beräknas driftsöverskottet utgöra c:a 76 000 kronor före skatter. Samma överskott erhålles, därest nuvarande taxa bibehålles men resandeantalet antages ökat från 1 480 000 till 1 600 000. Därest det på detta sätt framräknade driftsöverskottet efter avdrag av skatter kapitaliseras efter samma räntesats som nyss nämnts, 4 %, och tillägg liksom ovan göres för likvida medel, 375 000 kronor, erhålles ett totalt värde å bolagets aktier å 1 515 000 kronor eller nära nog exakt samma belopp som enligt de av oss med andra utgångspunkter verkställda beräkningarna.

Sammanfattningsvis önska vi framhålla, att enligt vår mening aktierna i AB Omnibus under angivna förutsättningar icke rimligen kunna åsättas ett högre värde än totalt c:a 1 500 000 kronor.

I den mån väsentliga möjligheter för en utbyggnad av omnibustrafiken inom Örebro stad äro tillfinnandes och denna utbyggnad kan antagas leda till förbättrad räntabilitet, skulle möjligen ett något högre värde å aktierna kunna försvaras. Vi utgå då från att ifrågavarande utveckling av rörelsen endast skulle vara möjlig i samband med förvärv av det företag som f. n. innehar koncession å stadstrafiken.

Biltrafiknämnden anförde i sitt yttrande slutligen:

Av tillgängliga handlingar och av vad nämndens ordförande jämte två dess ledamöter vid besöket i Örebro den 3 april inhämtat, har nämnden bibragts den uppfattningen, att stort behov föreligger av en väsentligt utvidgad omnibustrafik mellan stadens nybebyggda ytterområden och stadens centrum. En sådan utvidgning av omnibustrafiken måste ock bli av väsentlig betydelse för möjligheten att realisera inom Örebro stad föreliggande planer på framtida exploatering av ytterligare bebyggelseområden.

Nu nämnda omständigheter böra emellertid enligt nämndens mening icke vid en överlåtelse till staden av aktierna i det företag, som för närvarande till 1948 års utgång innehar koncession å viss omnibustrafik i Örebro, föranleda till att

ägaren av företaget bör få tillgodoräkna sig något av denna anledning förhöjt pris. Att förutsättningar få antagas föreligga för en i framtiden — utöver den av nuvarande koncessionsinnehavaren bedrivna trafiken — utvidgad omnibustrafik beror nämligen på omständigheter, som icke kunna räknas den nuvarande koncessionshavaren till förtjänst.

Den för närvarande utövade trafiken kan över huvud icke betraktas såsom stadstrafik i egentlig mening. Härför skulle erfordras betydligt tätare turer än de för närvarande tillämpade. Den nuvarande koncessionshavaren synes sålunda icke lagt sig vinn om att på ett nöjaktigt sätt tillgodose stadens behov av stadstrafik i egentlig mening. En sådan trafik borde, trots under kristiden rådande trafikinskränkningar, i varje fall ha planerats. Enligt nämndens uppfattning borde den ock kunnat i någon omfattning påbörjats. Åtminstone borde sedan försörjningsläget i fråga om bilförnödenheter under år 1946 successivt förbättrats, åtgärder kunnat vidtagas för att på ett mera nöjaktigt sätt tillgodose trafikbehovet mellan stadens ytterområden och stadens centrala delar.

En förklaring till den nuvarande koncessionshavarens underlåtenhet att vidtaga åtgärder för en bättre anpassning av trafiken efter stadens behov kan nämnden visserligen finna däri, att en sådan utvidgning av trafiken sannolikt under en övergångstid kommer att bli för trafikutövaren mindre inbringande.

De nu anförda förhållandena synas enligt nämndens mening icke tala för att den nuvarande trafikutövaren bör få vid köpeskillingens bestämmande tillgodoräkna sig särskild ersättning för den framtida utvecklingen av trafiken. Det bör härvid ytterligare bemärkas, att vissa av de av staden projekterade linjerna helt eller delvis icke sammanfalla med den av nuvarande koncessionshavaren utövade trafiken.

En omständighet, som i detta sammanhang jämväl bör beaktas, är att länsstyrelsen vid beviljandet av tillståndet till här ifrågavarande trafik, begränsat dettas giltighetstid till fem år; detta på yrkande av drätselkammaren och med uppenbar avsikt att bereda staden möjlighet att efter sagda femårsperiods utgång själv omhändertaga den lokala trafiken. Koncessionstiden utgår den 31 december 1948. Det synes nämnden, att den nuvarande koncessionshavaren har att antingen så snart ske kan anordna den lokala trafiken i staden i huvudsak efter de riktlinjer, som stadens representanter anse lämpliga, eller ock vara beredd att avveckla trafikrörelsen, varvid staden bör erhålla möjlighet att successivt förverkliga sina planer på en efter stadens behov anpassad lokal omnibustrafik.

Nämnden inser väl de fördelar, som för stadens räkning äro förknippade med ett övertagande i egen regi av den lokala omnibustrafiken, och förstår jämväl, att staden är beredd att, för ernående av ett snabbt resultat, erlägga ett betydande överpris för nu ifrågavarande trafikrörelse. Emellertid bör en trafikutövare icke genom ett utnyttjande av den faktiska ensamrätten till linjetrafik inom visst område, kunna tillgodoföra sig belopp, som så avsevärt överstiga vad som enligt sakkunnigas beräkningar kan anses skäligt.

Med hänsyn till anförda förhållanden, får nämnden för sin del föreslå, att länsstyrelsen bereder staden möjlighet att snarast inleda nya förhandlingar med den nuvarande ägaren av aktierna i AB Omnibus angående förvärv av aktierna i bolaget till ett pris, som i stort sett ansluter sig till det värde, företaget i enlighet med verkställda utredningar, anses äga.

Sedan länsstyrelsen i anledning av biltrafiknämndens förslag återremitterat ärendet till staden, upptogos nya förhandlingar mellan avtalskontra-

henterna. Därvid överenskoms en reducering av köpeskillingen till 2 000 000 kronor på sådana betalningsvillkor, att värdet av stadens betalningsåtagande vid tiden för avtalets ingående uppgick till i runt tal 1 770 000 kronor. Goodwillersättningen kan beräknas ha uppgått till omkring 565 000 kronor. Sedan staden hemställt om fastställelse av stadsfullmäktiges länsstyrelsen underställda beslut med av den nya överenskommelsen föranledd jämkning, blev beslutet av länsstyrelsen den 9 maj 1947 fastställt.

I början av 1920-talet startades av privat företagare busstrafik inom *Karlstad,* vilket företag i början av 1930-talet ombildades till aktiebolag, AB Nya Åkeriet, vilket jämväl drev lastbilsåkeri. Då inom staden missnöje rådde med trafikens skötsel, tillsattes av stadsfullmäktige år 1941 en kommitté »för utredning angående stadens övertagande av bussväsendet i staden eller, om detta blir för dyrt, för att förhandla med kommunikationsinnehavaren om turlistor och biljettpriser, som mera tillgodosåg stadsbornas önskemål.» På grund av tidsläget inleddes förhandlingar med bolaget icke förrän år 1945. Kommittén avgav då ett anbud på bussrörelsen av 400 000 kronor, vilket avvisades av bolagsägaren, som i sin tur begärde ett pris av 1 000 000 kronor. Sedan kommittén höjt sitt anbud till 500 000 kronor och bolagsägaren sänkt sitt pris till 900 000 kronor, avbrötos förhandlingarna. Efter nya förhandlingar slöts i juni 1946 ett preliminärt avtal om försäljning till staden av bussrörelsen genom överlåtelse av samtliga aktier i bolaget mot en köpeskilling av 700 000 kronor. Kommittén hade dessförinnan låtit inhämta sakkunnigutlåtande beträffande de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för en kommunalisering av busstrafiken. Enligt utlåtandet borde busstrafikrörelsen i kommunal drift enligt tilllämpad turlista lämna en årlig nettovinst å 2 400 kronor och med trafiken utbyggd till förkrigsnivå lämna ett årligt nettounderskott å omkring 8 000 kronor. Genom vidtagande av vissa rationaliseringsåtgärder skulle i båda fallen vinst å resp. ca 35 000 och ca 34 000 kronor för år kunna påräknas. I avgivna årsresultat hade dock ej kostnaden för förräntning och amortering av eventuellt goodwillbelopp samt allmänna skatter inräknats. Rörelsens realtillgångar värderades till 327 000 kronor.

Kommittén fann, att med hänsyn tagen jämväl till amortering av goodwillbeloppet, 373 000 kronor, ävensom till vissa pensionskostnader rörelsen skulle kunna vid trafiken utbyggd till förkrigsnivå med något förhöjda taxor gå jämnt ihop.

Staden lät inhämta utlåtanden av ytterligare tillkallade sakkunniga. En av dessa fann med utgångspunkt från tidigare beräkningar men under förutsättning av taxesänkning med 15 % rörelsen vara värd blott realtillgångarna. De övriga, direktören i Svenska stadsförbundet Sixten Humble och byråchefen i statens biltrafiknämnd Åke Odén, godtogo värderingen

av realtillgångarna i rörelsen till 327 000 kronor samt uttalade — efter att hava framlagt synpunkter på frågan om det principiellt berättigade i goodwill — beträffande det goodwillvärde, som i förevarande fall kunde anses rimligt, följande:

För bedömandet i nu ifrågavarande fall av den ersättning, som kan betraktas som rimlig, är man hänvisad till de uppgifter, som finnas i handlingarna tillgängliga. Dessa äro tyvärr icke så fullständiga att de kunna ge möjligheter till ett bedömande med anspråk på fullständighet. Såsom jämväl av byråchefen Almquist framhållits, upptagas i vinst- och förlusträkningarna bland »trafikinkomster» icke lokala bruttoinkomsterna av trafikrörelsen. Vidare har uppdelning på inkomster och utgifter ifråga om bussrörelsen och lastbilsrörelsen icke skett. Ej heller kan bedömas i vilken omfattning bolagets intressenter tillgodogjort sig avlöningar och arvoden från bolaget.

Utgår man från den principiella uppfattningen att ersättning skall kunna lämnas för det värde, som kan hänföras till tillståndshavarens arbete för rörelsens upparbetande och utveckling, vore givetvis av stor betydelse att känna de inkomster, delägarna årligen utbekommit ur rörelsen. De i vinst- och förlusträkningarna upptagna beloppen till avlöningar äro dock icke av den storleksordning att de ge anledning till antagande att oproportionerligt stora arvoden utgått till bolagets delägare, medan å andra sidan icke finnes anledning utgå från annat än att delägarna som regel, åtminstone under senaste tioårsperioden, utbekommit ersättningar som svarat mot det å rörelsen nedlagda arbetet.

Det bör i detta sammanhang även bemärkas, att de för åren 1937—1944 upprättade balansräkningarna ge vid handen att en betydande konsolidering av företaget i sin helhet kunnat ske. Tillgångarna ha under denna tidsperiod ökat från cirka 504 000 kronor den 31 december 1937 till över 882 000 kronor den 31 december 1944, eller med 378 000 kronor, medan de egentliga skulderna under samma tid ökat från cirka 187 000 kronor till något över 227 000 kronor eller sålunda med endast cirka 40 000 kronor. Aktiekapitalet har under sagda tidsperiod ökat från 80 000 kronor till 320 000 kronor, vilket skett genom två gratisemissioner av aktier, en å 80 000 kronor och en å 160 000 kronor. Givetvis måste hänsyn, vid beaktande av dessa siffror tagas därtill att balansräkningarna avser bolagets hela rörelse, sålunda fastigheternas förvaltning, lastbilsåkeriet och omnibusföretaget. Anledning synes emellertid föreligga att antaga, att omnibustrafiken bidragit till konsolideringen i förhållande till rörelsens omslutning i jämförelse med övriga av bolaget drivna rörelser. — Det nu anförda ger sålunda vid handen, att aktiebolagets ägare genom denna konsolidering av företaget redan i och genom den nu ifrågavarande överlåtelsen, då samtliga tillgångar utom bussrörelsen kvarbli i bolagets ägo, tillförsäkrats en viss ersättning för det å trafikföretaget nedlagda arbetet och för de risker, som vid rörelsens upparbetande tagits. Vid ett försök till uppskattning av det belopp, som efter nu angiven grund kan anses berättigat vid en överlåtelse av företaget, skulle man närmast komma till, att aktieägarna i stort sett redan erhållit gottgörelse för detta arbete och dessa risker och att sålunda ersättning härför med några mera betydande belopp i samband med överlåtelsen knappast kan med nu angiven utgångspunkt ifrågakomma.

Ifråga om uppskattning av företagets goodwill med utgångspunkt från rörelsens avkastning, d. v. s. företagets goodwillvärde ur rent affärsmässig synpunkt, må till en början anföras vad professorn i företagsekonomi vid Handelshögskolan i

Stockholm, O. Sillén, framhållit i en p. m. av den 10 februari 1945 i samband med kommunaliseringen av busstrafiken i Borås stad.

Såsom redan framhållits, saknas i nu tillgängliga handlingar sådana siffror, som göra det möjligt att med någon grad av sannolikhet beräkna omnibusrörelsens goodwillvärde. Professor Sillén har i sin promemoria framhållit att man på grundval av resultatet för ett visst antal år, skulle på visst sätt renodla företagarevinsten, varefter man har att genom val av lämplig kapitaliseringsfaktor finna en produkt, som sålunda kan fastställas som företagets goodwillvärde. Professor Sillén har i fråga om den i Borås stad drivna trafikrörelsen funnit att denna kapitaliseringsfaktor borde ligga mellan 4 à 5 och 10 gånger årsvinsten, sådan den framkommit efter de av professor Sillén angivna grunderna.

Med hänsyn till de för här ifrågavarande företag i sin helhet i vinst- och förlusträkningarna redovisade tämligen låga vinstsiffrorna har man anledning räkna med att den del av årsvinsterna, som belöper å omnibusrörelsen, icke uppgått till avsevärda belopp. Goodwillvärdet enligt nu angivna principer torde, under framhållande av att man med hänsyn till det föreliggande materialets bristfällighet är hänvisad till osäkra antaganden, kunna beräknas ligga mellan 50 000 och 150 000 kronor.

Det bör dock här betonas, att frågan om den företagarevinst, som omnibusrörelsen framdeles kan komma att ge, i sista hand är beroende av sådana förhållanden som exempelvis

den konkurrens, som nu finns eller framdeles kan tänkas uppkomma ifråga om den lokala trafiken i Karlstad,

den taxa, som kan komma att för trafiken fastställas, och den inverkan en reglering av taxorna kan komma att få ifråga om trafiken,

de ökade krav, som vid en kommunalisering kan komma att ställas på företaget, såväl ifråga om upprätthållande av i och för sig mindre bärkraftiga turer som även ifråga om avlöning, pensionering etc. av anställd personal.

Vid bedömandet av frågan om det belopp, som kan erläggas vid en överlåtelse av trafiktillståndet har, såsom förut framhållits, den vinst, varmed man för framtiden kalkylerar, väsentlig betydelse. Den av staden upprättade preliminära kalkylen räknar med betydande kostnadsökningar i och med en kommunalisering. Även om dessa beräkningar kunna förefalla pessimistiska, lärer man dock ha att räkna med, att de i kalkylerna beräknade höjda kostnaderna i väsentliga delar uppkomma. Enligt de av staden uppgjorda kalkylerna skulle, även om nuvarande taxor bibehållas, en förlust å rörelsen beräknas uppstå därest avskrivning å goodwill beräknades till 20 000 kronor per år och förräntningen till 30 000 kronor. Även den av byråchefen Lindskog upprättade driftskalkylen II innebär att rörelsen skulle gå med förlust — varvid särskilt är att märka, att i denna driftskalkyl icke upptagits några belopp till förräntning och amortering av goodwillvärde. — Det nu anförda ifråga om rörelsens framtida avkastning, bestyrker närmast att vid här ifrågavarande överlåtelse ej kan bli fråga om särskilt höga goodwillvärden.

Vid bedömandet av det pris, staden skall anse sig kunna betala synes emellertid hänsyn böra tagas till ytterligare ett par faktorer.

För staden måste det anses vara av väsentlig betydelse att få ett tillräckligt starkt inflytande över den lokala trafiken. Härigenom kan staden indirekt komma att påverka tomtexploatering, bebyggelse o. s. v. i den riktning och omfattning som kan anses för staden önskvärd. Ett visst inflytande kan och bör visserligen staden äga även om trafiken utövas av enskilt företag. Under förutsättning, att ett lyckligt samarbete sker mellan den, som sättes att leda lokaltrafiken, å ena, samt

de organ, som ha att svara för frågor i samband med stadens bebyggelse och expansion, torde dock kunna förutsättas att ett handhavande av trafiken i stadens egen regi kommer att kunna medföra icke oväsentliga fördelar för staden.

Ett förhållande, som slutligen bör bemärkas, är att, såvitt av handlingarna framgår, något särskilt önskemål att överlåta den lokala trafikrörelsen icke uttalats från nuvarande innehavarna. Ej heller har, såvitt av handlingarna kan bedömas, några klagomål från staden eller annan anförts ifråga om det sätt på vilket trafiken upprätthållits. Den av köparen och säljarna överenskomna köpeskillingens storlek synes böra ses jämväl mot bakgrunden av detta förhållande.

Skall man med hänsynstagande till de nu anförda förhållandena försöka fastställa det belopp, vartill ersättning för trafikrörelsen bör beräknas, har man sålunda att räkna med

a) ersättning för fastigheter, fordon och inventarier 327 000 kronor, samt

b) ersättning för rörelsens s. k. goodwillvärde, vilken torde med hänsyn till här förut anförda förhållanden böra beräknas ligga inom ramen av 100 000 kronor och 225 000 kronor.

I följd härav skulle den sammanlagda köpesumman komma att ligga mellan 425 000 och 550 000 kronor. Det bör emellertid särskilt framhållas, att även med en köpesumma, liggande mellan nu nämnda belopp, sannolikheten talar för att rörelsen i stadens hand icke kommer att ekonomiskt bära sig.

Efter inhämtandet av nämnda utredningar upptogos nya förhandlingar med bolaget, vilka resulterade i en reducering av köpeskillingen till 650 000 kronor. Från kommitténs sida räknades därvid med ett värde å realtillgångarna av 375 000 kronor, varför goodwillersättningen skulle utgöra 275 000 kronor. I skrivelse till drätselkammaren framhöllo de kommitterade, att det belopp, för vilket bolaget förklarat sig villigt överlåta bussrörelsen, visserligen vore högre än den av utredningsmännen Humble och Odén angivna övergränsen men att kommitterade dock ansågo skäl tala för att villkoren för en överlåtelse vid en senare tidpunkt kunde bliva ogynnsammare för staden, såvitt icke ett statligt ingripande beträffande de lokala kommunikationerna skulle komma att väsentligt påverka värderingen av bussföretaget. Kommitterade förordade därför ett förvärv av rörelsen på de avtalade villkoren. Så blev även i april 1947 stadsfullmäktiges beslut, därvid tiden för övertagandet bestämdes till den 1 juli 1947. I samband därmed beslöto fullmäktige även att teckna borgen för ett lån till ett nybildat kommunalt bussbolag å 650 000 kronor samt att hos Kungl. Maj:t göra framställning om tillstånd att teckna denna borgen.

Innan ärendet av Kungl. Maj:t avgjordes, blevo emellertid nya förhandlingar mellan staden och bolaget nödvändiga, dels på den grund att bolaget under tiden efter stadsfullmäktiges beslut förvärvat och i drift insatt ett antal nya, till 181 117 kronor 50 öre värderade bussar, vilka staden utfäst sig att övertaga, och dels till följd av ömsesidig önskan hos parterna att ikläda överlåtelsen den formen, att bolaget till ett av staden bildat bolag överlät de föremål, som från början avsetts att ingå i förvärvet. Parterna överenskommo i juli 1947 att köpeskillingen skulle utgöra 794 817

kronor 50 öre samt att staden skulle ikläda sig den till 36 300 kronor beräknade kostnaden för pensioner av bolagets ledning och personal.

Kungl. Maj:t inhämtade i borgensärendet utlåtande av statens biltrafiknämnd. I det av nämnden avgivna yttrandet hänvisade nämnden ifråga om det principiellt berättigade i ersättning för goodwill i samband med överlåtelse av trafiktillstånd till vad nämnden anfört i utlåtandet över den av staden Borås gjorda framställningen om tillstånd att teckna borgen för lån till Stadsbussar i Borås AB. Nämnden utlät sig därefter ifråga om skäligheten av den i förevarande ärende överenskomna köpeskillingen och beräknade därvid först realvärdena till 576 000 kronor och ersättningen för goodwill till 255 000 kronor samt yttrade vidare:

Enligt den vid handlingarna fogade sammanställningen av bolagets vinst- och förlusträkning för åren 1938—1944 har bolagets bruttoinkomster av trafikrörelsen — vari inbegripes såväl omnibustrafiken som den av bolaget utövade lastbilstrafiken — uppgått till i medeltal cirka 200 000 kronor. Enligt en av byråchefen N. G. Lindskog den 23 november 1945 upprättad promemoria har emellertid inkomsten av busstrafikrörelsen för åren 1936—1944 uppgått till följande belopp, nämligen respektive 234 000, 248 000, 263 000, 279 000, 216 000, 233 000, 191 000, 185 000 och 192 000 kronor. Enligt vinst- och förlustkonton för åren 1945 och 1946 ha inkomsterna av trafikrörelsen utgjort för förstnämnda år 272 000 kronor och för sistnämnda år 320 000 kronor. Drätselkammaren beräknar innevarande års inkomster av busstrafikrörelsen till 460- à 480 000 kronor och överskottet, före avskrivningar, till 133 000 kronor.

Den i köpeskillingen inräknade goodwillersättningen är, enligt biltrafiknämndens uppfattning, hög i förhållande till de för åren 1936—1946 redovisade trafikinkomsterna.

Vid bedömandet av av frågan, huruvida staden ändock bör för den ifrågasatta köpesumman förvärva trafikrörelsen torde emellertid hänsyn böra tagas jämväl till andra omständigheter.

Bruttoinkomsterna för omnibustrafiken beräknas av drätselkammaren för innevarande år uppgå till 460- à 480 000 kronor, och vinsten före avskrivningarna till 133 000 kronor. Dessa siffror, liksom de i ärendet företedda prognoserna för stadens utveckling, ge vid handen, att i Karlstad finnes ett gott underlag för ifrågavarande trafikrörelse ävensom att denna rörelse har goda utvecklingsmöjligheter. Med utgångspunkt från det beräknade driftresultatet för år 1947 synes man ock kunna räkna med att vid oförändrad taxenivå en amortering och förräntning av den avtalade köpeskillingen kan komma att äga rum.

Drätselkammaren har i sin underdåniga framställning framhållit betydelsen av att staden råder över den lokala omnibustrafiken och de inre kommunikationerna. Drätselkammaren har vidare framhållit, att med kommunal bestämmanderätt över kommunikationerna, allmänhetens intressen kunna väntas bli på ett bättre sätt tillgodosedda än om företaget vore beroende av enskilt initiativ och intresse, varjämte staden, med de lokala trafikmedlen i sin hand, ägde möjlighet att leda bebyggelseutvecklingen i en ur kommunal synpunkt gynnsam riktning.

Det synes i detta sammanhang vidare böra erinras om att den lokala omnibustrafiken i Karlstad startades av säljaren redan år 1922, vid en tidpunkt då de kommunala organen som regel icke ansågo sig böra taga de ekonomiska risker som ett påbörjande av lokal omnibustrafik då ansågs innebära. Säljaren har därefter upp-

arbetat rörelsen på sådant sätt att den numera har en i förhållande till stadens storlek icke obetydlig omfattning. Det bör vidare erinras om att initiativet till nu ifrågavarande försäljning tagits av stadens representanter, medan däremot säljaren, såvitt av handlingarna framgår, icke varit angelägen om att överlåtelse skall komma till stånd.

Såvitt kan bedömas ha stadens representanter utnyttjat de möjligheter, som stått till buds, för att genom förhandlingar med säljaren i möjligaste mån nedbringa köpeskillingen.

Slutligen bör enligt nämndens uppfattning beaktas, att här ifrågavarande trafikrörelse för närvarande bedrives av ett aktiebolag. Nämnden har i olika sammanhang hos Kungl. Maj:t framhållit, att ett för juridisk person utfärdat trafiktillstånd i själva verket vore av helt annan art än ett för fysisk person utfärdat tillstånd. De i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik givna föreskrifterna om tillståndsbeviljande myndighets prövning ifråga om överlåtelse av trafiktillstånd, komme i realiteten icke att kunna tillämpas beträffande trafiktillstånd, meddelade för juridisk person eftersom överlåtelse av ett trafiktillstånd, som innehas av aktiebolag, kan ske genom en överlåtelse av aktierna eller aktiemajoriteten i bolaget, utan att vederbörande myndighet erhölle tillfälle att pröva skälen och villkoren för en överlåtelse. Såvitt för nämnden är känt har emellertid nämndens framställning angående särskilda föreskrifter ifråga om tillstånd för juridiska personer att utöva yrkesmässig trafik icke föranlett något Kungl. Maj:ts förslag till lagstiftning i ämnet.

I förevarande ärende skulle en överlåtelse av trafikrörelsen kunna ske genom dylik överlåtelse av aktierna. Därest Karlstad stad icke gives möjlighet att till det i avtalet angivna priset och inom däri stipulerad tid förvärva trafikrörelsen kan sålunda den situationen inträda, att — därest nuvarande ägarna till A. Bol. Nya Åkeriet själva icke önska driva trafikrörelsen — en överlåtelse äger rum till andra intressenter, med påföljd att staden betages möjligheten att inom överskådlig tid vinna det inflytande över den lokala omnibustrafiken, staden anser önskvärd och som, jämväl enligt nämndens mening är av stor betydelse för staden.

Teoretiskt föreligger visserligen den möjligheten att staden meddelas tillstånd att i konkurrens med bolaget utöva linjetrafik inom stadens område. Denna möjlighet, som även under normala tider skulle vara förenad med stora svårigheter och kostnader för staden, lärer under nuvarande förhållanden få anses praktiskt ogenomförbar.

Med hänsyn till de av biltrafiknämnden nu anförda synpunkterna, vill nämnden trots vad nämnden här förut framhållit angående storleken av den för rörelsens goodwillvärde betingade ersättningen, icke motsätta sig, att genom bifall till drätselkammarens framställning om rätt att teckna borgen, det möjliggöres för staden att nu övertaga den av A. Bol. Nya Åkeriet i Karlstad bedrivna lokala omnibustrafiken.

Kungl. Maj:t gav därefter det begärda tillståndet för staden att teckna borgen för lån till det kommunala bussbolaget, varefter staden den 30 december 1947 erhöll sökt trafiktillstånd.

Staden *Gävle*, som i egen regi genom spårvägs- och omnibusdrift ombesörjer den kollektiva lokaltrafiken i staden, har i två fall övertagit av enskilda inom staden och dess omgivningar bedriven busstrafik. Sålunda ingick staden år 1930 med enskilda personer, vilka drevo en med stadens

linjer konkurrerande busstrafik, avtal innebärande att dessas trafik nedlades och att staden övertog de i trafiken använda bussarna mot en ersättning av 35 000 kronor. Huru ersättningen fördelades på sakvärden och goodwill angavs icke. År 1947 önskade staden öppna trafik på en nybyggd stadsdel men saknade och kunde icke på lång tid anskaffa fordon för trafiken. I ändamål att täcka fordonsbehovet och samtidigt förverkliga ett önskemål om övertagande av en av enskild person trafikerad linje till stadens ytterområden, ingick staden avtal med trafikutövaren om förvärv av dennes rörelse. Med rörelsen följde två bussar av vilka den ena kunde tagas i anspråk för den av staden önskade trafiken. Köpesumman uppgick till 71 000 kronor, varav 12 000 kronor angavs utgöra goodwillersättning. Säljaren, som hade trafiktillstånd gällande tillsvidare, hade tre år före försäljningen till staden förvärvat rörelsen utan att därför utgiva ersättning för goodwill. Överlåtelsen på staden blev av länsstyrelsen godkänd den 21 december 1947.

Enskilda personer startade år 1923 busstrafik i *Falköping*. Fråga om trafikens kommunalisering väcktes år 1945 genom en motion i stadsfullmäktige, närmast föranledd därav, att bussägarna enligt uppgift stodo i begrepp att till annan försälja sin rörelse. Efter närmare utredning upptogos förhandlingar med bussägarna, Sandh och Jonsson, och ingicks den 12 maj 1948 avtal om överlåtelse av rörelsen till staden för en köpesumma av 350 000 kronor, varav 135 000 kronor hänfördes till realvärden och 215 000 kronor till goodwill. Sedan avtalet godkänts av stadsfullmäktige och dessa i samband därmed beslutat att köpesumman skulle upplånas och amorteras under 15 år, sökte staden Kungl. Maj:ts tillstånd till lånets upptagande. Kungl. Maj:t infordrade yttrande från statens biltrafiknämnd. På nämndens initiativ återupptogos förhandlingarna mellan staden och bussägarna i syfte att åvägabringa en reducering av köpesumman. Dessa förhandlingar resulterade den 1 december 1948 i ett nytt avtal mellan parterna av innehåll, att köpesumman fastställdes till 305 000 kronor. Biltrafiknämnden avgav därefter yttrande, i vilket nämnden först uppskattade värdet av bussrörelsens realtillgångar till cirka 130 000 kronor och sålunda fann goodwillvärdet uppgå till cirka 175 000 kronor, varefter nämnden anförde:

Beträffande skäligheten av ifrågavarande belopp får nämnden anföra följande.

Frågan om det principiellt berättigade i ersättning för goodwill i samband med överlåtelse av trafiktillstånd har av nämnden behandlats i utlåtande till Kungl. Maj:t den 20 februari 1945 över en av Borås stad gjord framställning om tillstånd att teckna borgen för ett lån till Stadsbussar i Borås Aktiebolag. Nämnden hänvisar i detta avseende till ifrågavarande utlåtande, varav avskrift i avsedda delar bifogas.

Ifråga om skäligheten av den i förevarande ärende avsedda goodwillersättningen får nämnden framhålla.

Sandh och Jonsson synas ha bedrivit trafiken sedan år 1923. Av bilagda sammanställning av vinst- och förlustkonton under åren 1937—1947 framgår, att de genomsnittliga bruttoinkomsterna av trafikrörelsen utgjort något över 45 000 kronor per år. Sandh och Jonsson ha enligt framlagda vinst- och förlustkonton under nämnda 11-årsperiod ur rörelsen uppburit i genomsnitt ej fullt 7 000 kronor per person och år. Det bör anmärkas, att, enligt vad biltrafiknämnden under hand inhämtat, såväl Sandh som Jonsson under tiden fram till och med 1946 utfört jämväl chaufförsarbete i företaget. Den enligt vinst- och förlustkontona redovisade vinsten kan sålunda till viss del betraktas såsom chaufförslön. För år 1947 har bruttoinkomsterna utgjort 88 000 kronor, varav cirka 22 000 kronor i räkenskaperna redovisats såsom vinst. Enligt vad stadskamreraren i Falköping upplyst, beräknas inkomsten av trafikrörelsen under senare halvåret 1948 komma att uppgå till cirka 50 000 kronor.

Enligt biltrafiknämndens uppfattning är köpeskillingen, även sådan den blivit slutligt bestämd, tämligen hög och rörelsen torde, bedömt efter företagsekonomiska synpunkter, knappast lämna utrymme för en goodwillersättning av nu ifrågavarande storleksordning. Emellertid bör vid frågans bedömande skälig hänsyn tagas till det förhållande att säljarna under cirka 25 års tid bedrivit här ifrågavarande trafikrörelse. Enligt vad handlingarna utvisa har trafiken ock utövats på ett ur stadens synpunkt tillfredsställande sätt. Vidare har från representanterna för staden betonats angelägenheten av att staden nu erhåller möjlighet att utöva trafiken, detta bland annat med hänsyn till den betydelse lokala kommunikationerna ha för en eventuellt framtida utvidgning av staden. Slutligen har från stadens drätselkammare framhållits att en förräntning och amortering av den avtalade köpeskillingen beräknas kunna ske utan någon höjning av de nu utgående avgifterna vilka i och för sig få betraktas såsom skäliga .

Med hänsyn till anförda förhållanden, och då någon ytterligare jämkning ifråga om köpevillkoren icke synes möjlig, vill nämnden för sin del icke motsätta sig att förvärv för Falköpings stads räkning av här ifrågavarande omnibusrörelse sker på de villkor, som innehålles i det den 1 december 1948 dagtecknade avtalet.

Stadens ansökan om tillstånd till upptagande av lån blev därefter av Kungl. Maj:t bifallen och staden erhöll den 11 juni 1949 länsstyrelsens tillstånd att övertaga trafiken.

Den kollektiva lokaltrafiken i *Sala* ombesörjdes sedan år 1929 av Sala Omnibusförening u. p. a. Andelsägarna i föreningen erbjödo staden att för en köpeskilling av 40 000 kronor övertaga föreningens rörelse. En av staden tillsatt kommitté verkställde närmare utredning av frågan. Kommittén beräknade värdet av realtillgångarna i rörelsen till 25 000 kronor samt kalkylerade med att rörelsen vid drift i stadens regi skulle kunna gå jämnt ihop, eventuellt med något underskott. De fördelar för den trafikerande allmänheten, som en kommunalisering av bussrörelsen kunde förväntas medföra, ansågos dock så stora, att kommittén tillstyrkte anbudets antagande. Stadsfullmäktige beslöto den 29 januari 1948 i enlighet härmed, varefter andelarna i föreningen överfördes på staden.

Den kollektiva persontrafiken i *Norrköping* ombesörjes sedan gammalt av stadens spårvägar. Mellan staden och dess förorter omhänderhaves trafiken av busslinjer, vilka samtliga tillkommit på enskilt initiativ. Frågan om dessa busslinjers kommunalisering väcktes redan för mer än 20 år sedan inom affärsverkens styrelse. Anledningen var den, att man inom styrelsen ansåg, att staden själv borde anlägga och driva de inom stadens jurisdiktion erforderliga spårvägs- och busslinjerna, dels därför att den vinst, som uppstår på en sådan rörelse, borde tillfalla staden och ej enskilda företag och dels därför att stadens utveckling och bebyggelse i viss mån kunde ledas och regleras genom spårvägs- och busslinjer. Det ansågs även vara av stort intresse, att driften av kommunikationsföretagen så handhades, att stadens innevånare erhölle ett fullt pålitligt kommunikationsmedel, vilket med hänsyn till precision, säkerhet, bekvämlighet och snygghet motsvarade högt ställda fordringar, samt att taxan ej sattes högre än vad skäligen krävdes för driftens upprätthållande. Därest ett företag av denna art finansierades med enskilt kapital, kunde det befaras att företagarens intressen i vissa avseenden skulle bli oförenliga med det allmännas och att driften uteslutande komme att ledas med tanke på att företaget skulle bli så inkomstbringande som möjligt. Liknande synpunkter på kommunaliseringsfrågan återfinnes även i motioner väckta inom stadsfullmäktige åren 1942 och 1946. I motionerna framhölls särskilt angelägenheten av att busstrafiken mellan staden och villasamhället Lindö omhänderhades av staden. Det påpekades, att den för Lindötrafiken gällande taxan vore jämförelsevis hög.

Trafiken mellan staden och Lindö ombesörjdes av ett bolag, Lindötrafiken Aktiebolag, vilket innehades av änkan till den person, som år 1924 startat rörelsen. Sedan staden genom affärsverken åren 1939, 1940 och 1942 förgäves sökt träffa överenskommelse med innehavaren av bolaget om rörelsens övertagande, gjordes ett nytt försök att förvärva företaget år 1948. Bolagets representant begärde för samtliga aktier i bolaget en ersättning av 335 000 kronor, vilket belopp under förhandlingarnas gång nedbringades till 260 000 kronor. En preliminär överenskommelse om bolagets försäljning till staden på sistnämnda villkor ingicks i oktober 1948 och godkändes av stadsfullmäktige. Enligt affärsverkens värdering uppgick värdet av bolagets realtillgångar till 166 000 kronor, varför goodwillersättning skulle få utgivas med 94 000 kronor. Innehavaren hade under åren närmast före försäljningen haft en inkomst av trafikrörelsen om ungefär 20 000 kronor men det kunde icke vare sig av bolagets årsberättelser eller av övriga av bolaget tillhandahållna handlingar utläsas om och i vad mån i årsinkomsten inginge någon företagarvinst. Staden har uppgivit, att det erlagda goodwillbeloppet närmast finge betraktas som en ersättning för innehavarens faktiska monopolställning, samt framhållit, att trafikrörel-

sen ur stadens synpunkt icke hade något goodwillvärde eftersom rörelsen efter ett genomförande av en önskad förbättring av kommunikationerna och ett tillgodoseende av personalens krav på högre löner för stadens vidkommande måste bli förlustbringande. Efter stadens övertagande av Lindötrafiken ha taxorna sänkts samt samtrafik ordnats med spårvägen. Rörelsen lämnade första driftåret i kommunal regi ett underskott av omkring 30 000 kronor.

I samband med statens järnvägars övertagande år 1950 av Norra Tjusts Trafikaktiebolags busslinjer överenskoms mellan järnvägsstyrelsen och staden, att staden skulle övertaga de linjer, som ombesörja trafiken mellan staden och dess södra förorter. Enligt överenskommelsen skulle staden mot en ersättning av 190 000 kronor övertaga viss vagnmateriel, i värde i det allra närmaste uppgående till ersättningsbeloppet.

Drätselkammaren i *Västervik* tillsatte år 1947 en kommitté för utredning av frågan om startande av ett kommunalt företag för omnibustrafik i staden. De kommitterade inledde underhandlingar med de två personer, som drevo busslinjetrafik inom staden om förvärv av deras rörelser. Efter inhämtande av utredning av särskilt tillkallad expert ingicks i juni respektive november 1951 överenskommelse om förvärv för stadens räkning genom det kommunägda Västerviks Kraftaktiebolag av rörelserna fr. o. m. den 1 januari 1952. Enligt avtalen hade staden att utgiva, för det ena företaget 290 000 kronor, fördelat med 140 000 kronor på realtillgångar och 150 000 kronor på goodwill, samt för det andra 240 000 kronor, fördelat med 160 000 kronor på realtillgångar och 80 000 kronor på goodwill, varjämte denne säljare tillförsäkrades anställning i stadens tjänst som trafikföreståndare med lön enligt 23:e löneklassen. Enligt expertens utlåtande uppgick emellertid värdet av realtillgångarna för det förstnämnda företaget till 212 500 kronor och för det sistnämnda till 223 000 kronor. Med utgångspunkt härifrån torde goodwillersättningarna i realiteten uppgå till endast 77 500 resp. 17 000 kronor. Genom beslut den 20 december 1951 biföll länsstyrelsen stadens ansökan att på de i avtalen fastställda villkoren övertaga rörelserna.

Det må slutligen anmärkas att i ytterligare ett antal städer frågan om kommunalisering av busstrafiken aktualiserats samt att stad i några för utredningen kända fall avstått från önskat förvärv av busslinje, enär överenskommelse angående priset icke kunnat uppnås.

d) Goodwillprövningen hos myndigheterna

Såsom av det föregående framgår skall vid ansökan om överförande av trafiktillstånd å annan fogas avtal, som kan hava upprättats rörande överlåtelsen, och har myndigheten att med avseende å skälen och villkoren

för överlåtelsen, lämpligheten hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasättes, samt omständigheterna i övrigt pröva framställningen. Härmed avses uppenbarligen, att tillståndsmyndigheterna skola beakta bland annat den avtalade köpesumman. Spörsmålet om goodwill har dock icke blivit föremål för någon reglering i författningen. Av förarbetena till denna torde emellertid kunna utläsas, att vid överlåtelse av trafiktillstånd skälig ersättning bör lämnas för det värde, som har sin grund i den enskilde tillståndshavarens sätt att upparbeta och sköta sin rörelse, varemot det värde, som hänför sig till trafiktillståndet såsom sådant icke skall betraktas som goodwillvärde i egentlig mening och därför ej heller särskilt ersättas vid överlåtelse av trafiktillstånd. Någon ledning för ett bedömande av skäligheten ur nu nämnda synpunkter av en överenskommen ersättning för en trafikrörelse med vad därtill hörer lämnas dock icke. Vidare är att märka, att, då avtal om överlåtelse av trafiktillstånd icke behöver iklädas skriftlig form, fall kunna inträffa, i vilka myndigheten ej kan erhålla säker kännedom om villkoren för överlåtelsen.

Den av utredningen verkställda undersökningen ger vid handen att åtskilliga länsstyrelser, särskilt under de första åren efter förordningens ikraftträdande, svävat i ovisshet om innebörden av den prövning av skälen och villkoren för överlåtelsen, som ålagts dem att verkställa. Som förut nämnts har länsstyrelse i ett flertal fall underlåtit att för granskning infordra avtal angående överlåtelsen samt i stor utsträckning uraktlåtit att — i fall då avtal ingivits — undersöka köpesummans fördelning på realvärden och goodwill. Någon närmare utredning om vad erlagt goodwillbelopp avsett att ersätta synes icke ha verkställts utöver vad överlåtelsehandlingen i något fall kunnat upplysa därom. Några länsstyrelser synes ha plägat avfordra säljare och köpare förbindelse på heder och samvete angående överlåtelsevillkoren, vilket förfaringssätt torde vara ägnat att — framför allt i de fall där endast muntlig överenskommelse förelegat — ernå en mera säker grundval för bedömandet. Om länsstyrelsernas bedömande av goodwillersättningens storlek torde generellt kunna sägas, att hänsyn icke tagits till sådana faktorer som om överlåtaren startat rörelsen eller icke, tiden för överlåtarens innehav av rörelsen eller huruvida tillståndet gällt tillsvidare eller för viss begränsad tid. I ett par fall har länsstyrelsen låtit inhämta räntabilitetskalkyl eller verkställa ekonomisk undersökning beträffande överlåten rörelse, i vilka fall goodwillen får sägas ha prövats ur rent företagsekonomiska synpunkter.

Av de uppgifter statens biltrafiknämnd lämnat beträffande hos nämnden avgjorda ansökningar om överlåtelse av trafiktillstånd kan icke utläsas efter vilka grunder skäligheten av avtalad köpesumma prövats. Däremot framgår av nämndens här förut intagna yttranden i anledning av kommunala linjeförvärv de synpunkter nämnden vid olika tillfällen lagt på

bedömandet av skäligheten av avtalad köpesumma. Beträffande frågan om det principiellt berättigade i erläggande av goodwillersättning för biltrafikrörelse har nämnden anslutit sig till den uppfattning, som står att utläsa i förarbetena till gällande författning och för vilken nämnden redogjort i sitt till Kungl. Maj:t avgivna yttrande i det staden Borås berörande ärendet. Beträffande åter frågan om hur i det särskilda fallet goodwillvärdet bör uppskattas, har nämnden i dessa ärenden utgått från en beräkning av trafikrörelsens räntabilitet, såväl vid tiden för överlåtelsen som i görligaste mån även för framtiden. Beräkningarna ha byggts på företagets under en längre tidsperiod utvisade resultat, vilket dock i syfte att vinna en rättvisande bild korrigerats med hänsyn till bl. a. uttagna ledarlöner och verkställda materialavskrivningar. För vinnande av en företagsekonomisk bild av goodwillvärdet har därefter understundom uträknats en företagarårsmedelvinst, vilken i vissa fall kapitaliserats efter en faktor av 4—10. Detta goodwillvärde har justerats med hänsyn till särskilda på frågan inverkande omständigheter. Räntabilitetsberäkningen synes ha påverkats av bedömningen av skäligheten av tillämpad taxa och möjligheten av att vid skälig taxa förränta och amortera köpeskillingen. De ytterligare faktorer till vilka särskild hänsyn tagits, ehuru utan angivande av i vilken grad de inverkat på bedömandet av köpesummans skälighet, äro huvudsakligen följande. Det initiativ till rörelsens startande, som säljaren eventuellt tagit, och den därmed förenade ekonomiska risken, den upparbetning och skötsel av trafiken och de utvecklingsmöjligheter för rörelsen, vilka kunna hänföras till säljarens arbete. Viss vikt har vidare understundom lagts vid det förhållandet, huruvida trafiktillståndet varit begränsat till viss tid eller ej samt huruvida tillståndet innehades av juridisk eller fysisk person. Slutligen synes sådana synpunkter ha spelat in, som det intresse vederbörande stad haft av att ha den lokala trafiken i sin hand, om initiativet till överlåtelsen tagits av staden eller av trafikutövaren samt huruvida reducering av köpesumman synts möjlig eller icke. Att märka är att, enär goodwill i dess inom affärsvärlden vedertagna bemärkelse avser att utgöra ersättning för framtida företagsvinster, hänsyn med all rätt icke tagits till de förluster, som under föregående år kunna ha åsamkats rörelsen. Fullt riktigt ha ej heller sådana utvecklingsmöjligheter för rörelsen, vilka icke kunna hänföras till tillståndshavarens handhavande av densamma, räknats denne till godo.

Köpeskillingarna vid järnvägsstyrelsens och generalpoststyrelsens linjeförvärv synas ha bestämts med utgångspunkt huvudsakligen från resp. styrelses möjlighet att förränta realvärdena samt förränta och amortera goodwillvärdena. Kungl. Maj:t, som i samband med anvisande av medel till järnvägsstyrelsens eller generalpoststyrelsens övertagande av biltrafikrörelse prövar frågan om skäligheten av köpesumman, har i allmänhet

ansett en ersättning, beräknad jämväl efter affärsvärdet skälig. Som exempel härpå må nämnas följande två fall.

Det ena gällde förvärv av statens järnvägar av linjetrafik mellan Sigtuna och Märsta m. fl. sträckor. I detta ärende hade järnvägsstyrelsen hemställt om Kungl. Maj:ts godkännande av ett i mars 1944 upprättat avtal, varigenom ett dödsbo till järnvägsstyrelsen för en köpeskilling av 400 000 kronor överlåtit viss av dödsboet bedriven trafikrörelse (jämväl viss beställningstrafik) med därtill hörande bussar m. m. Kungl. Maj:t infordrade *utlåtande* i ärendet *av statens sakrevision*. Sakrevisionen, som förklarade sig tillstyrka att ifrågavarande biltrafikrörelse övertogs av statens järnvägar, anförde i sitt utlåtande vidare.

Vad beträffar överlåtelsepriset, 400 000 kronor, lära härav 245 000 kronor få anses belöpa på realvärden, medan återstående 155 000 kronor avse goodwillvärde. Sakrevisionen har haft under övervägande, huruvida i ett fall som det förevarande, då trafikkoncessionen på grund av den ursprunglige innehavarens frånfälle inom kort utlöper, överhuvud taget bör erläggas någon ersättning motsvarande goodwillvärde. Sakrevisionen har emellertid kommit till den uppfattningen, att det knappast kan anses rimligt, att icke någon gottgörelse skulle lämnas för det värde, som ligger i den redan upparbetade trafiken. Det skulle måhända kunna ifrågasättas, om ej köpeskillingen är väl hög i jämförelse med själva realkapitalet, särskilt som i det senare ingår en bostadsfastighet, som icke är erforderlig för själva affärsdriften. Då revisionen inhämtat, att företaget torde komma att utvisa en god räntabilitet vid det överenskomna överlåtelsepriset, finner sig revisionen likväl kunna tillstyrka bifall till järnvägsstyrelsens framställning även såvitt angår köpevillkoren.

Genom beslut den 21 april 1944 godkände Kungl. Maj:t ifrågavarande avtal.

I det andra ärendet hade järnvägsstyrelsen hemställt om Kungl. Maj:ts godkännande av ett i april 1948 dagtecknat avtal, varigenom järnvägsstyrelsen för en köpeskilling av 525 000 kronor förvärvat — förutom viss fastighet — hela aktiestocken i Omnibusaktiebolaget Husby—Långhundra—Stockholm, vars trafikrörelse omfattade såväl linjetrafik för person- och godsbefordran som beställningstrafik för personbefordran. Kungl. Maj:t infordrade utlåtande i ärendet av statens biltrafiknämnd. Biltrafiknämnden, som i sitt utlåtande utgick från ett värde å de köpet medföljande realtillgångarna å 287 000 kronor och följaktligen ett överpris av 238 000 kronor, och därefter med hjälp av tillgängliga handlingar sökte göra en bild av trafikens ekonomiska resultat, anförde bland annat:

De för biltrafiknämnden tillgängliga siffrorna ge vid handen, att trafikrörelsen, såvitt av taxeringsuppgifterna och införskaffade vinst- och förlusträkningar framgår, varit föga vinstgivande. Det ekonomiska resultatet av trafikrörelsen lämnar, bedömt efter företagsekonomiska synpunkter, knappast utrymme för någon som helst goodwillersättning och i varje fall icke för en ersättning av den storlek, som i köpeavtalet avses. Även i förhållande till bruttoinkomsterna för nu ifrågavarande trafikrörelse är den avtalade goodwillersättningen mycket hög. Biltrafiknämnden

har under sin verksamhet icke ansett sig kunna godkänna goodwillersättning, som i förhållande till redovisade bruttoinkomster ligger närmelsevis så högt. — — — Vid bedömande av nu förevarande trafikrörelse på grundval av de uppgifter, som stått till nämndens förfogande och för vilka nämnden i det föregående redovisat, finner nämnden, att den ersättning för goodwill, som inrymmes i nu ifrågavarande avtal, med hänsyn till rörelsens omfattning och räntabilitet, måste anses avsevärt högre än vad som kan betraktas som skäligt. — — — Biltrafiknämnden kan såsom av det förut anförda framgår, icke tillstyrka att överlåtelse av här ifrågavarande trafikrörelse sker på de villkor, som innehållas i det preliminära köpeavtalet.

Genom beslut den 22 oktober 1948 godkände Kungl. Maj:t ifrågavarande avtal.

Slutligen må här nämnas ett av Kungl. Maj:t genom resolution den 22 oktober 1948 avgjort ärende. Ärendet gällde fråga om överlåtelse till en trafikutövare, en ekonomisk förening, av vissa tillstånd till bedrivande av linjetrafik för person- och paketgodsbefordran, som tillkommo två personer, mot gottgörelse för tillstånden och viss materiel av, i det ena fallet 300 000 kronor och i det andra 171 000 kronor. Den ena säljaren hade innehaft sin rörelse sedan år 1926 med vissa utökningar åren 1939 och 1947 medan den andre drivit trafikrörelse sedan år 1936 med viss utökning år 1938. Länsstyrelsen hade medgivit de begärda överlåtelserna av trafiktillstånden, varefter biltrafiknämnden anfört besvär med yrkande om undanröjande av länsstyrelsens beslut, enär de för överlåtelsen av trafiktillstånden avtalade köpeskillingarna enligt nämndens mening avsevärt överstego de belopp, som kunde godtagas vid överlåtelse av trafiktillstånd. Såsom förklaring till möjligheten att gälda och förränta köpesummorna, vilka vida överstego i rörelserna ingående materialvärden, uppgav föreningen, att mycket stora trafiktekniska förbättringar med större komfort för resandena jämte icke oväsentliga besparingar i den affärsmässiga skötseln stode att vinna genom en rationalisering av trafiken i samband med överlåtelse därav på föreningen. I resolutionen fann Kungl. Maj:t att säljarna såsom vederlag för medgivande att överlåta ifrågavarande trafikrörelse ägt betinga sig, förutom full gottgörelse för i rörelsen ingående materialvärden, skälig ersättning för av dem nedlagt arbete för rörelsernas tillkomst och utvecklande, men som de i sistnämnda avseende betingade ersättningsbeloppen, utgörande för den ena rörelsen omkring 250 000 kronor och för den andra omkring 135 000 kronor, måste, med hänsyn till rörelsernas omfattning och den tid, under vilken överlåtarna innehaft desamma, anses avsevärt överstiga skäligt belopp, och överlåtelserna förty icke bort godkännas, prövade Kungl. Maj:t skäligt att, med undanröjande av länsstyrelsens beslut, förklara överlåtelserna av trafiktillståndet icke kunna medgivas.

I ämbetsskrivelse samma dag till länsstyrelsen anfördes bl. a.:

Då de för överlåtelsen betingade villkoren giva fog för antagande, att en förbättrad samtrafik mellan samtliga tre ifrågavarande trafikföretag jämte rationalisering

i övrigt av deras trafik skulle kunna leda till väsentliga kostnadsbesparingar, vilka besparingar i första hand böra komma den trafikerande allmänheten till godo i form av taxesänkningar eller förbättrade resemöjligheter, vill Kungl. Maj:t härigenom uppdraga åt länsstyrelsen att utreda och till prövning upptaga frågan om för nyss angivna ändamål lämpliga och möjliga åtgärder; och förväntar Kungl. Maj:t i sinom tid redogörelse för av länsstyrelsen på grund härav meddelade beslut.

I skrivelse den 20 maj 1949 till Kungl. Maj:t anförde länsstyrelsen bl. a. att efter nya förhandlingar mellan föreningen och de enskilda trafikutövarna avtal ingåtts om överlåtelse till föreningen av de två linjetrafikföretagen mot en från 471 000 kronor till 299 000 kronor reducerad köpeskilling samt att tillstånd till överlåtelsen meddelats av länsstyrelsen den 19 april 1949.

FJÄRDE KAPITLET

Kritik av rådande praxis

Utredningen inser till fullo de svårigheter, som förelegat för de tillståndsgivande myndigheterna att med ledning av de uttalanden, som gjorts i samband med författningens tillkomst, fastslå arten och storleken av de värden, som — bortsett från realvärden — böra ersättas. De värden, som enligt förarbetena till gällande förordning kunna ifrågakomma till ersättning vid rörelseöverlåtelse skola vara hänförliga till överlåtarens å rörelsen nedlagda arbete. Dessa värden låta sig icke direkt utläsas av rörelsens ekonomiska resultat utan måste beräknas efter en, ofta ingående, analys av en rad olika på driften och driftresultatet inverkande faktorer. Visserligen torde de kostnader och det arbete, som nedlagts på rörelsens upparbetande och utveckling, ofta ha ersatts i form av ökad avkastning av rörelsen. En hög avkastning kan emellertid lika ofta vara att härleda ur omständigheter, vilka äro ur denna synpunkt främmande. Att till grund för prövningen av den överenskomna köpeskillingens skälighet uteslutande eller huvudsakligen lägga en efter rent affärsmässiga grunder gjord beräkning av goodwillvärdet kan därför leda till att ersättning medgives jämväl för sådana värden, som grundas på förefintligheten av gällande tillståndssystem och för vilka enligt lagstiftarens mening ersättning icke skall utgå. Det nu sagda gäller även för de fall i vilka vid goodwillvärdets bestämmande hänsyn tagits till skäligheten av tillämpade taxor, eftersom denna skälighetsprövning antingen måste företagas på grundval av jämförelse med andra på tillståndssystemets tillvaro grundade taxor eller också baseras på det undersökta företagets driftresultat och i båda fallen vara för ifrågavarande ändamål av endast skenbart värde. De felaktigheter, som sålunda vidhäfta den affärsekonomiska metoden för goodwillberäkning i förevarande sammanhang, ökas till följd därav att kapitalisering av den framräknade företagarårsvinsten plägat ske efter en enligt utredningens förmenande alltför hög faktor (4—10, oftast den högsta). Då begreppet goodwill i den inom affärsvärlden vedertagna bemärkelsen avser ersättning för *framtida* företagarvinster men de värden, för vilka ersättning i förevarande fall principiellt skall utgå, hänföra sig till tillståndshavarens å rörelsen redan nedlagda kostnader och arbete leder, såsom förut antytts, en goodwillberäkning efter företagsekonomiska grunder ofta till otillfredsställande resultat.

Att myndighet, såsom i några fall skett, vid sin prövning av överlåtelsevillkoren först beräknat rörelsens företagsekonomiska goodwillvärde och därefter som skäl för ytterligare höjning av det därvid framkomna värdet åberopat förekomsten av ytterligare omständigheter, främst sådana som i första hand bort vara grundläggande för prövningen, synes anmärkningsvärt. Sådana faktorer som säljarens egenskap av juridisk eller fysisk person, köparens särskilda intresse av ett förvärv och från vilken sida initiativet till överlåtelsen tagits, torde icke vara av den art, att hänsyn rent principiellt kan tagas till dem ens vid en goodwillberäkning efter företagsekonomiska grunder.

FEMTE KAPITLET

Goodwillersättningen vid vissa genomförda eller föreslagna inlösningsförfaranden

Spörsmålet efter vilka grunder ett företags goodwill bör beräknas, har i skilda sammanhang varit föremål för statsmakternas ställningstagande. Fråga har då i regel varit om genomförande av s. k. vinningsmonopol såsom fallet var vid tobaksmonopolets tillkomst 1914, vid inlösningen av grosshandeln med inhemska tobaksvaror 1916 och vid monopoliseringen av tobaksimporten 1943 ävensom — indirekt — i samband med behandlingen av vissa spörsmål rörande spritmonopolet. Även om det i det övervägande antalet fall gällt inlösning av en näring, för vars bedrivande statligt tillstånd icke erfordrats och vars goodwillvärde förty låtit sig uppskattas efter rent företagsekonomiska grunder, måste dock statsmakternas överväganden och beslut tilldraga sig stort intresse i förevarande sammanhang. Utredningen har därför funnit det motiverat, att lämna en jämförelsevis uttömmande redogörelse för de synpunkter på goodwillfrågan, som anlagts vid tidigare tillfällen.

1. 1914 års tobaksmonopol

I 1911 års *betänkande* föreslogs ersättning till tobaksfabrikanterna för inlösning av specialmaskiner och inventarier samt lager av oarbetad tobak och halvfabrikat ävensom ersättning för värdeminskning å fabriksfastighet. Härefter anförde kommitterade vidare:

De hittills behandlade bestämmelserna angående ersättning avse att bereda tillfälle för fabrikanterna att återfå det huvudsakliga kapital, som vid tiden för monopolets införande är i tobaksindustrien nedlagt. I de fall där nettovinsten av ett företag icke överstiger normal ränta (5 procent) å det i företaget använda egna kapitalet, kan naturligen icke förefinnas något anspråk på ersättning därutöver. Det finnes emellertid inom tobaksindustrien åtskilliga företag, som giva högre avkastning än normal ränta å det använda egna kapitalet, och i den mån dylik vinst föreligger, vilken i författningen betecknats såsom *handelsvinst*, bör billigtvis ytterligare ersättning av staten givas. Redan i den allmänna motiveringen har framhållits, att såsom förutsättning för dylik ersättning bör uppställas att verksamheten fortgått under vissa år. I sådant hänseende hava kommitterade föreslagit såsom villkor för ersättning, att tillverkningen skall hava drivits oavbrutet åtminstone sedan den 1 januari 1908. Denna tidsbestämning har skett under förutsättning att monopolet träder i kraft den 1 juli 1912.

Ersättningen för handelsvinst skulle enligt kommitterades förslag beräknas på grundval av *medelhandelsvinsten* för de sju åren närmast före

monopolets införande med uteslutande av det bästa och det sämsta årsresultatet.

Kommitterade anförde vidare bland annat:

Naturligen kunna anspråken på ersättning icke sträckas så långt, att staten skulle betala så mycket, att fabrikanten skulle för all framtid utan arbete eller motsvarande risk hava lika stor avkastning av det erhållna ersättningsbeloppet som hans dittillsvarande medelhandelsvinst. Statens ersättningsplikt kan härvidlag icke sträckas längre, än att tobaksfabrikanten för viss tid framåt tillförsäkras en inkomst motsvarande den förut omförmälda »medelhandelsvinsten». Den tidsgräns framåt, som härvid bör sättas, får naturligen liksom alla hithörande bestämmelser fastställas av statsmakterna enligt vad billigheten kan anses kräva. Enligt kommitterades åsikt böra billighetens krav kunna anses väl tillgodosedda, därest denna tidsgräns sättes till högst 20 år för de äldsta företagen och i förhållande därefter för de yngre. Formen för ersättningen bör emellertid icke bliva årlig utbetalning utan ett kapital en gång för alla, vilket är fördelaktigare ej blott för staten utan även för den enskilde, som medelst ett dylikt kapital får större möjlighet att börja annan verksamhet. Vid kapitalisering efter 5 procent skulle en årlig utbetalning under 20 år av en »medelhandelsvinst» motsvara en kapitalutbetalning vid monopolets införande av 12½ gånger samma belopp.

Maximiersättningen skulle emellertid ifrågakomma blott för de företag, som varit i verksamhet under 45 år före monopolets ikraftträdande. I övrigt uppställdes en skala för ersättningsbeloppens storlek, där de olika verksamhetsåren tillerkändes ett graderat ersättningsvärde, så att längre tillbaka i tiden liggande verksamhetsår finge ett lägre ersättningsvärde än de i tiden närmare liggande. Minimiersättning föreslogs skola utgå med en gång handelsvinsten.

Den nu berörda ersättningen skulle sålunda hänföra sig till *handelsvinsten*. Emellertid hade åtskilliga företag icke lämnat någon vinst, som kunde läggas till grund för ersättning.

Härom yttrade kommitterade:

Det syntes visserligen kunna sägas, att beträffande sådana företag alla rimliga anspråk på gottgörelse skulle vara fyllda därmed, att staten inlöste lager och inventarier samt ersatte uppkommande värdeminskning å fabriksfastigheterna. Kommitterade hade emellertid icke kunnat undgå att finna, att med tillämpning enbart av nu berörda ersättningsgrunder monopolets införande skulle komma att i åtskilliga fall verka på ett sätt, som skulle kunna framstå såsom i viss mån obilligt. Man kunde nämligen icke förbise, att genom monopolets införande vissa nyare företag med till synes goda framtidsutsikter, vilka ännu icke haft att uppvisa handelsvinst eller ens nettovinst, betoges möjligheten att återvinna i dem nedlagt kapital, i den mån detta icke bleve ersatt genom inlösningen eller gottgörelse för värdeminskning. Andra, äldre företag funnes, vilka tidigare lämnat god avkastning men nu befunne sig i nedgående, till följd av förändrade konjunkturer eller andra orsaker, så att här ifrågavarande ersättning icke skulle erhållas. I dylika fall syntes en särskild gottgörelse vara väl motiverad för att avvärja den hårdhet, som tvångsavvecklingen av företagen eljest skulle medföra.

Även mera allmänt sett påkallade den svenska tobaksindustriens läge ett underlättande från statens sida vid avvecklingen av de enskilda näringsidkarnas affä-

rer. Den stora post bland fabrikanternas tillgångar, som bestod av utestående varufordringar, skulle icke lätteligen kunna utan förlust realiseras vid monopolets införande. Denna omständighet likaväl som nyssberörda hänsyn till enskilda företag, vilka på grund av särskilda omständigheter mer eller mindre tillfälligt icke lämnat någon handelsvinst, syntes böra föranleda beviljande åt alla tobaksfabrikanter, som fyllde förut angivna villkor angående viss verksamhetstid, av en mindre ersättning, oberoende av om verksamheten uppvisat medelhandelsvinst eller icke. Ersättningen föreslogs bestämd i förhållande till den *omsättningssumma*, som verksamheten i medeltal omfattat (medelnettoförsäljningsvärdet), och ändamålet ansågs bliva väl tillgodosett, om ersättningen beräknades till en tjugondel av medelnettoförsäljningsvärdet.

Med avseende å sistnämnda punkt i kommitterades förslag innefattade *propositionen till 1914 års senare riksdag* en avvikelse, i det att ersättningen till fabrikant för förlorad näringsverksamhet enligt propositionen principiellt borde utgå endast efter handelsvinsten och icke dessutom efter omsättningssumman.

Härom anförde departementschefen:

Anledningen till denna avvikelse från kommittéförslaget är att söka däri, att det ansetts lämpligt att efter endera av ovan angivna ersättningsgrunder bereda vederbörande fabrikant all den gottgörelse, som skäligen bör tillkomma honom för den genom monopolets införande förlorade näringsverksamheten ävensom däri, att de av kommitterade till fabrikanterna föreslagna ersättningarna ansetts kunna tåla någon reduktion. Att handelsvinsten närmast kommit i fråga såsom ersättningsgrund är givetvis beroende därpå, att man från denna utgångspunkt i allmänhet lättast torde komma till ett mot affärernas rätta värde svarande ersättningsresultat. De i förhållande till handelsvinsten utgående ersättningarna hava ock enligt min mening blivit så rikligt tillmätta, att de i allmänhet kunna sägas fylla alla rimliga anspråk från fabrikanternas sida.

I fråga om kravet på verksamhetens bestånd sedan viss tid tillbaka föreslog departementschefen vidare en skärpning i förhållande till kommittéförslaget, i det att såsom villkor för ersättning till tobaksfabrikant uppställdes oavbruten verksamhet sedan den 1 januari 1909, d. v. s. i över 5½ år före tiden för monopolets ikraftträdande, som avsågs skola ske den 1 november 1914. I sammanhang härmed föreslogs viss ändring i den av kommitterade uppställda skalan för fastställande av ersättningsbeloppens storlek, vilken ändring bland annat innebar att erhållande av maximiersättning förutsatte att fabrikationen pågått sedan ungefär 55 år tillbaka.

I kommitterades förslag gjordes vidare det tillägget, att om ersättningsberättigad tobaksfabrikants handelsvinst under den sjuårsperiod, som skulle läggas till grund för beräknandet av medelhandelsvinsten, visat ökning eller minskning, som ej kunde anses vara av tillfällig natur, det fabrikanten tillkommande ersättningsbeloppet finge ökas eller minskas med högst 5 procent, dock att ersättningsbeloppet icke i något fall finge överstiga 12½ gånger medelhandelsvinsten.

I motiveringen till detta stadgande framhöll departementschefen bland annat, att en dylik höjning givetvis endast borde ifrågakomma i fall, där handelsvinstens ökning verkligen vore föranledd av sådana omständigheter, att den skäligen kunde antagas komma att bliva bestående. En sänkning av ersättningen kunde å andra sidan understundom vara påkallad, då en under sjuårsperioden inträffad minskning i vinstsiffrorna kunde antagas vara föranledd därav, att affären varit baserad på ett eller annat märke, som på grund av ändringar i smakriktningen icke längre rönte samma efterfrågan som förut. Innebörden av det sagda framstode klart, om man betraktade å ena sidan snustillverkningens sedan lång tid tillbaka ådagalagda oberoende av dylika inflytelser och å andra sidan cigarr- och särskilt cigarrettindustriens stora känslighet i berörda hänseende.

Med avseende av gottgörelse till tobaksfabrikant, som under sjuårsperioden ifråga icke kunnat uppvisa någon medelhandelsvinst å rörelsen, upptog propositionen — såsom undantag från principen, att handelsvinsten skulle läggas till grund för bestämmandet av ersättningen för förlorad näringsverksamhet — kommitterades förslag om en i förhållande till omsättningssumman bestämd gottgörelse med 1/20 av medelnettoförsäljningsvärdet under sjuårsperioden.

De i propositionen föreslagna grunderna för fastställande av ersättning till fabrikant för förlorad näringsverksamhet ansåg sig *riksdagen* i huvudsak kunna godtaga. Dock föreslogs ändringar i tre avseenden.

Beträffande betydelsen av de ersättningsberättigade företagens ålder, ansåg riksdagen sålunda de yngre företagen böra beredas en i ersättningshänseende förbättrad ställning. Riksdagen intog härutinnan den ståndpunkten, att alla eljest ersättningsberättigade företag, som börjat sin verksamhet efter utgången av år 1903, skulle erhålla ersättning till belopp, motsvarande fem gånger medelhandelsvinsten, medan i avseende å äldre företag ersättningen skulle utgå med i propositionen avsedda belopp.

Vad angår den hänsyn, som vid ersättningarnas fastställande skulle tagas till de ersättningsberättigade företagens utvecklingstendens, ansåg riksdagen vidare den i propositionen föreslagna gränsen för ersättningsbeloppens ökning eller minskning böra vidgas från 5 till 10 procent.

Med avseende å den föreslagna ersättningen med 1/20 av medelnettoförsäljningsvärdet till företag, som icke kunde uppvisa någon medelhandelsvinst, ansåg sig riksdagen slutligen böra höja ersättningen till 1/10 av nämnda värde.

De kommitterade föreslogo vidare personlig ersättning för upphörd eller minskad verksamhet inom tobakshanteringen till tobaksfabrikant, försåvitt bland affärens omkostnader ingått eller vid handelsvinstens uppskattande beräknats avlöning till honom såsom ledare av företagen. Såsom villkor för erhållande av ersättning uppställdes svenskt medborgarskap och 21 års ålder samt att personens inkomst av arbete under de fyra närmaste kalenderåren före monopolets ikraftträdande uteslutande eller till huvudsaklig del härflutit av inom riket utövad verksamhet ävensom att personen icke erhållit och icke kunnat erhålla någorlunda motsvarande anställning hos monopolet.

Ersättningen skulle utgå med vissa gånger medeltalet av ersättningstagarens beräknade årsinkomst under de två närmaste kalenderåren före monopolets ikraftträdande.

Ersättningarna maximerades till 5 gånger medelårsinkomsten.

Riksdagen vidtog endast viss jämkning av åldersgränsen för erhållande av ersättning.

2. Ersättningen till vissa tobaksgrossister år 1916

Vid tobaksmonopolets inrättande utgick man från, att monopolbolaget skulle begagna sig av grossister såsom mellanhänder mellan bolaget och detaljisterna. Snart nog visade sig emellertid denna anordning oekonomisk och opraktisk. Sedan monopolbolaget upprättat s. k. tobakskontor på ett antal platser i landet fann man, att den del av varudistributionen, som dittills mot en extra rabatt förmedlats genom grossister, utan nämnvärd ökning av monopolbolagets kostnader för tobakskontoren skulle kunna övertagas av dessa, vilka alltså skulle direkt förse detaljisterna med varor utan anlitande av mellanhänder. Sålunda uppkom spörsmålet om en avlösning av ifrågavarande tobaksgrossisters näringsverksamhet.

I december 1915 tillkallades särskilda sakkunniga med uppdrag att verkställa utredning av frågan om ersättning till tobaksgrossister och deras personal. De sakkunniga avgåvo *betänkande* i mars 1916, och det däri framlagda förslaget lades till grund för proposition i ämnet till samma års riksdag.

Beträffande de grunder, efter vilka ett avlösande av tobaksgrosshandeln borde ske, betonade de sakkunniga, att då någon rubbning av den ståndpunkt, statsmakterna genom 1914 års ersättningsförordning intagit, icke vore avsedd, stadgandena i nämnda förordning ansetts böra bliva i åtskilliga avseenden normgivande. De sakkunniga framhöllo emellertid, att de icke funnit rimligt att i ersättningsavseende jämställa tobaksgrossisterna med tobaksfabrikanterna. Denna ståndpunkt motiverades sålunda:

> För det första är det beträffande tobaksgrossisterna icke fråga om skapandet av ett i lag givet förbud mot verksamhetens utövande av annan än monopolbolaget; det bör i detta sammanhang erinras därom, att monopolbolaget även för framtiden torde komma att använda sig av vissa grossister såsom mellanhänder mellan bolaget och minuthandlarna samt att importmöjligheten fortfarande står öppen. Men vidare — och denna skillnad lärer vara den väsentliga — måste en fabrikation, rent principiellt sett, anses hava ett av ägarens person i högre grad oberoende värde än en handelsverksamhet. I förra fallet torde i allmänhet taget den viktigaste faktorn utgöras av beskaffenheten av den fabricerade produkten, vilken, sedan den väl inarbetats i marknaden, i regel torde hävda sig där jämförelsevis oberoende av växlingar i ledningen, i det senare torde däremot det dominerande momentet utgöras av de personliga förbindelserna, vilka icke utan vidare kunna överflyttas på en ny affärsinnehavare.

De sakkunniga sökte i stället att, med grunderna för ersättningen till råtobakshandlarna till utgångspunkt men under hänsynstagande till de säregna förhållandena på tobaksgrosshandelns område, utforma stadganden, som motsvarade dessa förhållanden.

I en allsidig tobaksgrossistverksamhet inginge såväl handel med svenska varor som handel med importvaror. Det vore den förra verksamheten, som det i främsta rummet gällde att ersätta; importverksamhetens ersättningsfråga hade redan handlagts i samband med monopolets införande. Inom tobaksgrosshandeln hade man emellertid att göra med ännu en varukategori, nämligen av andra importerade tobaksvaror. Otvivelaktigt hade denna grosshandel genom monopolets införande i högre grad försvårats än handeln med direkt importerade varor och det vore ovisst om grosshandeln med annans import, berövad stödet av handeln med svenska varor, kunde bedrivas med någon utsikt till vinst. Billigheten syntes därför bjuda, att grosshandeln med annans import och grosshandeln med svenska varor likställdes i ersättningsavseende.

Av dem, som idkade grosshandel med tobaksvaror, vore det jämförelsevis få, som uteslutande försålde tobaksvaror. De flesta, de s. k. kolonialvarugrossisterna, bedreve denna rörelse i förening med grosshandel med andra varor. Ju mindre betydenhet grosshandeln med tobaksvaror hade i förhållande till rörelsen i dess helhet, desto mindre kännbart vore det intrång i näringsverksamhet, som den förras upphörande innebure. Omsättningen av tobaksvaror av beskaffenhet att berättiga till ersättning borde därför — i anslutning till ersättningsreglerna för råtobakshandlandena — ställas i relation till tobaksgrossistens hela varuomsättning.

Då det gällde att angiva det procenttal av hela varuomsättningen, som omsättningen av tobaksvaror minst skulle utgöra för att ersättningsrätt skulle föreligga, stannade de sakkunniga vid 25 procent såsom en lämplig gräns.

Beträffande huvudgrunderna för ersättningens beräknande påpekade de sakkunniga, att det mest tillfredsställande resultatet kunnat ernås, om till utgångspunkt kunnat tagas en för vissa år uträknad *medelhandelsvinst*. Detta hade emellertid icke befunnits möjligt, enär tobaksgrosshandeln ofta vore förenad med annan handelsverksamhet och en uppdelning av affärsinnehavarens vinst på de olika grenarna av hans handelsverksamhet i många fall skulle stöta på stora, kanske oöverkomliga svårigheter. De sakkunniga hade i stället stannat vid att till utgångspunkt vid beräkningen taga *omsättningen* i gross av tobaksvaror, beräknad efter försäljningspris, en lösning som ansågs erbjuda färre svårigheter. Att omsättningen kunde läggas till grund för beräkningen av ersättningarna, berodde givetvis därpå, uttalade de sakkunniga, att man på grundval av densamma kunde nå fram till *en approximativ beräkning av vinsten* och därmed till en ungefärlig uppskattning av den förlust, som rörelsens mistning måste medföra. Om man i fråga om den del av omsättningen, som enligt de sakkunnigas förslag skulle utgöra grundvalen för ersättningen, uppskattade den genomsnittliga nettovinsten till 5 procent av omsättningsbeloppet, syntes man stanna vid en siffra, som i varje fall icke vore för låg.

Grunderna för ersättningens beräknande funno de sakkunniga böra fastställas olika för olika grupper av tobaksgrossister. Det vore uppenbart att en tobaksgrossist, vars omsättning av tobaksvaror utgjorde huvudparten av hans hela varuomsättning, måste, även relativt sett, genom tobaksgrosshandelns omöjliggörande förlora mera än en person, i vilkens näringsverksamhet dylik handel inginge allenast till mindre del. Till den senare kategorien hänförde de sakkunniga tobaksgrossister med en medelårsomsättning i gross av tobaksvaror av minst 25 men icke 50 procent av hela varuförsäljningen. Med hänsyn till det relativt mindre betydande intrång som nämnda grossister komme att lida i sin rörelse, föreslogs, att deras ersättning i normalfallen skulle utgå med 10 procent av medelårsomsättningen, beräknad efter försäljningspris, ett belopp, som enligt förenämnda beräkning antogs motsvara *två årsvinster*. De, som skulle komma i åtnjutande av denna gottgörelse, vore icke de s. k. kolonialvarugrossisterna i egentlig mening, i vilkas verksamhet tobaksgrosshandeln utgjorde allenast en underordnad detalj, utan den grupp av tobaksgrossister, som träffat särskilda anstalter för grosshandeln med tobaksvaror och i vilkas verksamhet denna handel inginge såsom ett viktigt led utan att dock utgöra den väsentliga delen av deras verksamhet. — Såsom en motsvarighet högst upp på ersättningsskalan till nu nämnda grupp skulle enligt de sakkunnigas förslag avgränsas de tobaksgrossister, vilkas medelförsäljning i gross av tobaksvaror uppgått till minst 75 procent av helas deras varuförsäljning. Denna grupp utgjordes av de s. k. specialgrossisterna, för vilka tobaksgrosshandeln haft en så dominerande betydelse, att dess avlösande måste tänkas nödvändiggöra ett nedläggande av hela deras verksamhet. De sakkunniga ansågo dessa grossister böra berättigas till ersättning med ett belopp motsvarande i normalfallen 20 procent av medelsårsomsättningen, d. v. s. *fyra gånger den beräknade medelhandelsvinsten*. — Slutligen ansågos de tobaksgrossister, vilkas försäljning av tobaksvaror uppgått till minst 50 men icke till 75 procent av hela varuförsäljningsvärdet, böra i ersättningshänseende behandlas såsom en mellangrupp, för vilken de sakkunniga föreslogo en ersättning motsvarande i vanliga fall 15 procent av medelårsomsättningen i tobaksvaror eller *tre beräknade årsvinster*.

De sakkunniga anförde vidare bland annat:

Såsom av det anförda framgår, hava de sakkunniga icke tillmätt *grossistaffärens ålder* någon grundläggande betydelse för ersättningsbeloppets storlek. För ersättningsrättens inträde erfordras liksom enligt ersättningsförordningen, att verksamheten utövats under viss minimitid, men när detta villkor är uppfyllt, normeras ersättningen av tobaksgrosshandelns omfattning i förhållande till rörelsen i dess helhet. De sakkunniga hava nämligen ansett, att en tobaksgrossistaffär i allmänhet icke äger ett för innehavaren i nämnvärd mån ökat värde allenast på grund därav, att den bestått en längre följd av år. Om en framåtgående tobaksfabrik kan med visst skäl sägas, att den under årens lopp vinner ett allt mera rotfästat förtroende för sin tillverkning, vilken i stort sett ofta kan bliva till art och beskaffenhet ganska oförändrad. Tobaksgrossisten måste däremot vara beredd att tillhandahålla varor av en mängd olika, ofta växlande typer. Det kommer för framgången av hans affär i regel mest an därpå, att han följer med och ständigt är försedd med de i marknaden begärliga märkena.

Emellertid föreslogo de sakkunniga, att ersättningskommissionerna efter i det speciella fallet föreliggande omständigheter inom vissa gränser skulle äga att öka eller minska normalersättningsbeloppet jämväl med hänsyn till verksamhetstidens längd, som sålunda skulle kunna komma att verka modifierande på ersättningsbeloppet.

Departementschefen uttalade i allt väsentligt sin anslutning till de sakkunnigas förslag. Sålunda fann departementschefen övertygande skäl hava anförts för att till grund vid ersättningens beräknande borde läggas icke vinsten utan *omsättningens* storlek. I specialmotiveringen till 5 § 4 mom. i den föreslagna ersättningsförordningen för grossisterna berörde emellertid departementschefen frågan om modifikationer i denna princip. Härutinnan hade de sakkunniga anfört:

Då de sakkunniga sett sig nödsakade att till grund för ersättningens bestämmande lägga icke handelsvinsten utan omsättningen, skulle hithörande stadganden, om de ej genom andra bestämmelser modifierades, tydligen innebära, att tvenne tobaksgrossister med samma omsättning även erhölle samma ersättning, oberoende av att den ene till äventyrs uppenbarligen haft en betydande vinst, den andre en jämförelsevis ringa sådan. Ett sådant förhållande vore tydligen mindre tillfredsställande. Men även ur andra synpunkter har det funnits önskvärt att vid ersättningens bestämmande någon hänsyn kunde tagas till andra omständigheter än sökandens omsättning. Faktorer sådana som den ersättningsberättigades ålder, längden av hans verksamhetstid, hans utsikter till framtida försörjning samt den tendens till utveckling i ena eller andra riktningen, som gjort sig gällande i hans verksamhet, hava alla sin betydelse vid uppskattningen av den förlust, den ersättningssökande kan antagas komma att lida genom grossistrabatternas bortfallande. De sakkunniga hava ansett, att utsikterna att vid ersättningsfrågornas bedömande nå ett ur rättvisans och billighetens synpunkt verkligt tillfredsställande resultat skulle i betydande grad förökas, därest kommissionerna tillades befogenhet att, med hänsyn tagen till bland annat förenämnda synpunkter, inom en viss, icke alltför snävt tilltagen marginal öka eller minska ersättningsbeloppen. I sådant syfte har stadgandet i 4 mom. första stycket tillkommit.

Stadgandet ifråga innebär, att kommissionerna finge öka eller minska ersättningsbeloppet med högst en fjärdedel med hänsyn till omständigheter av angivna slag, således en betydligt vidsträcktare befogenhet än kommissionerna erhållit i den äldre ersättningsförordningen, enligt vilken de ersättningsberättigade företagens utvecklingstendens, såsom i det föregående berörts, kunde medföra en jämkning av ersättningsbeloppen med 10 procent.

Departementschefen gjorde följande uttalande i frågan:

Skälen för att centralkommissionen bör beredas möjlighet att vid ersättningsfrågornas avgörande utöva en i viss mån utjämnande verksamhet synas mig hava av de sakkunniga på ett övertygande sätt framhållits. I alldeles särskild grad torde behovet av en sådan verksamhet göra sig gällande i fråga om tobaksgrossisterna, vilkas ersättning man i huvudstadgandet nödgats ställa i förhållande till omsättningen, medan man däremot beträffande tobaksfabrikanterna kunnat utgå från handelsvinsten. Med det föreslagna stadgandet har i främsta rummet avsetts just att bereda tillfälle till ett hänsynstagande till handelsvinsten, där denna kan utrönas. Men jämväl andra förhållanden ägnade att angiva graden av tobaksgrossistens förlust genom monopolets införande hava exemplifierande inryckts i förevarande mom., som därigenom erhållit en betydligt större räckvidd än motsvarande stadgande i ersättningsförordningen. I ena som i andra avseendet betecknar det-

samma enligt min mening en lämplig utveckling av grundtanken i sistnämnda stadgande.

Riksdagen biföll i huvudsak Kungl. Maj:ts förslag. Emellertid fann riksdagen de föreslagna grunderna för ersättningen åt tobaksgrossister, tillhörande de två högsta ersättningsklasserna, så tillmätta, att någon jämkning nedåt av procentsatserna kunde anses befogad. Sålunda beslöt riksdagen en nedsättning av procenttalet för den högsta ersättningsgruppen från 20 till 18 och för den mellersta gruppen från 15 till 14.

Beträffande berörda stadgande i 5 § 4 mom. av den föreslagna ersättningsförordningen fann riksdagen visserligen behovet av en vidsträckt befogenhet för kommissionerna att öka eller minska ersättningsbeloppen vara ådagalagt. Emellertid fann riksdagen stadgandets syfte bliva tillfyllest beaktat, om den föreslagna jämkningsmarginalen, en fjärdedel av ersättningsbeloppet, begränsades till en femtedel av detta belopp.

3. Spritmonopolet

Genom 1917 års rusdrycksförsäljningsförordning förbjöds försäljningen av rusdrycker i dittillsvarande ordning för vissa kategorier näringsidkare och försvårades för andra. Riksdagen framhöll, att lagstiftningens genomförande uppenbarligen komme att föranleda ersättningsanspråk från olika yrkesgrupper. Av sådan anledning förutsatte riksdagen, att utredning verkställdes av frågan, i vad mån ersättning borde utgå. Dylik utredning verkställdes också av särskilt tillkallade sakkunniga, vilka utom uppdraget att utreda övriga ersättningsfrågor, jämväl finge uppdraget att undersöka, huruvida möjlighet förelåge för uppnående av frivillig överenskommelse mellan det år 1917 bildade aktiebolaget Vin- & spritcentralen och vissa partihandlare med rusdrycker om förvärvande av dessa företags lager m. m. Rusdrycksförsäljningsförordningen möjliggjorde nämligen för de vinhandlande, vilka utövade verksamhet vid förordningens ikraftträdande år 1919, att fortsätta med denna rörelse under ytterligare tre år. Vid sitt bildande hade Spritcentralen med sig införlivat praktiskt taget alla reningsverk för sprit i riket och dessutom redan vid slutet av år 1917 hunnit övertaga vinhandelsfirmor, representerande omkring 60 procent av branschens omsättning. Direktiven avsågo sålunda frågan, huruvida även de återstående företagen inom partihandeln skulle kunna övertagas av Spritcentralen och villkoren härför.

Utredningen utmynnar endast i en punkt i förslag till ersättning av statsmedel, nämligen åt ett antal personer, som innehaft före utgången av år 1874, på livstid beviljade rättigheter till utskänkning av vin och maltdrycker eller enbart maltdrycker. Då dessa personer i allmänhet hade hög ålder och icke kunde ägna sig åt annan verksamhet, ansågo de sakkunniga, att

de borde erhålla ersättning av statsverket under förutsättning att de för framtiden icke utövade rörelse av här ifrågavarande eller liknande art. Ersättningarna föreslogos efter ingående utredning av varje individuellt fall böra utgå med årliga belopp, motsvarande den ungefärliga *nettoinkomst*, som rättighetsinnehavaren åtnjutit under de senare åren.

Beträffande den genom rusdrycksförsäljningsförordningen förbjudna minuthandeln i vin i samband med annan detaljhandel, funno sig de sakkunniga icke kunna föreslå ersättning till denna grupp av näringsidkare, enär vinförsäljningen vore alltför obetydlig (endast i undantagsfall mer än 10 % av affärens hela omsättning).

Vad angår partihandeln med vin och spritdrycker redogjorde de sakkunniga för de förhandlingar, som förts med Spritcentralen angående dessa företags ersättningsfrågor. Det framgick, att bolaget övertagit eller förbundet sig att övertaga hithörande firmor på villkor, som i huvudsak innehöllo följande punkter: 1) inneliggande varor överlåtas till självkostnadspris, såvitt detta icke överstiger marknadspriset, 2) inventarier och andra för rörelsens utövande nödiga artiklar övertagas enligt värdering, 3) erbjudande lämnas om övertagande av för firmans räkning förhyrda affärslokaler, 4) personalen erbjudes fortsatt anställning eller ock ersättning enligt skäliga och rimliga grunder, 5) firman erbjudes dessutom en fyllnadssumma så stor, att den jämte vinsten på affären under tiden den 1 januari 1915—den 30 juni 1918 tillhopa motsvara antingen 3½ gånger medelvinsten under åren 1910—1914, ökad med 25 % eller ock 5 gånger samma medelvinst. De sakkunniga funno, »att eventuella senare inlösningsanspråk från företagens sida gentemot statsverket knappast kunde förväntas bli prövade efter för företagen gynnsammare grunder».

Proposition i ämnet förelades 1920 års riksdag, därvid i enlighet med de sakkunnigas hemställan ersättning föreslogs till innehavare av på livstid beviljade utskänkningsrättigheter. Rörande detaljhandelns vinförsäljning anslöt sig propositionen även till de sakkunnigas ståndpunkt och avvisade sålunda kravet på ersättning. Vad slutligen beträffade partihandeln, konstaterades i propositionen, att vid tiden för dess framläggande samtliga firmor inlösts eller ersatts av Spritcentralen eller dess dotterbolag, varigenom den tanke, som uttalats i de sakkunnigas direktiv, nämligen att Spritcentralen genom frivilliga överenskommelser skulle övertaga de enskilda partihandelsfirmorna, realiserats.

Riksdagen lämnade propositionen utan anmärkning.

4. 1933 års förslag till statsmonopol å partihandeln med brännoljor

Förslaget upptog detaljerade bestämmelser om inlösen av realtillgångar men däremot ingen bestämmelse om ersättning för goodwill. Anledningen

härtill var, att verkställd utredning »tydligt givit vid handen, att resultatet av företagens verksamhet under de senaste åren varit sådant, att något goodwillvärde hos företagen icke kunde anses föreligga». Samtliga de undersökta företagen hade nämligen under åren 1931 och 1932 gått med förlust, varför de vid tobaksmonopolets inrättande fastställda reglerna för ersättning för beräknad handelsvinst föllo utanför diskussion.

5. 1934 års förslag till sänkning av läkemedelspriserna

Apotekssakkunniga av år 1931, som bl. a. hade att utreda spörsmålet om förbilligande av läkemedelspriserna, föreslogo att staten genom ett särskilt organ, läkemedelscentralen, skulle övertaga partihandeln med första klassens gifter och med vissa apoteksvaror. De av förstatligandet berörda partihandlarna föreslogos i samband därmed till erhållande av ersättning för minskning i sin rörelse. De sakkunniga togo som utgångspunkt för sina överväganden i ersättningsspörsmålet de grundsatser, som funnit sitt uttryck i tobaksmonopolets ersättningsförordningar.

De sakkunniga anförde vidare bland annat:

De företag, vilkas fortsatta rörelse i främsta rummet skulle komma att röna inflytande av införandet utav den statliga partihandeln med apoteksvaror och gifter, äro till antalet fyra och deras omsättning beräknas genom läkemedelscentralens införande minska med två tredjedelar, varför den återstående omsättningen icke kan anses vara otillräckligt underlag för en fortsatt rörelse. — — —

De hithörande företag, som nu försälja sin egen produktion till apoteken, komma genom partihandelsmonopolet endast i den förändrade ställningen, att de i stället för de 400 apoteken få ett enda företag som avnämare. Visserligen berövas de härigenom möjligheten att tillgodoräkna sig den speciella grosshandelsvinst de för närvarande eventuellt äro i tillfälle att inräkna i priset, men till gengäld kunna säkerligen avsevärda besparingar göras i försäljningskostnader, när de många kunderna utbytas mot en enda. Läkemedelscentralen kan därför icke för dessa företags vidkommande förutsättas medföra något intrång i rörelsen av den betydelse, att berättigade anspråk på ersättning från det allmänna av denna orsak kunna framställas. Ej heller torde dylika krav kunna godkännas från det företag, som i huvudsak är att betrakta såsom en utländsk fabrikants härvarande ombud.

För flertalet övriga här berörda firmor lär emellertid det intrång, som genom monopolet åvägabringas i deras hittillsvarande rörelse, vara av den art och omfattning, att ersättningskrav med anledning härav böra tillerkännas samma berättigande, som ansågs föreligga för engrossisterna inom tobakshanteringen, när partihandeln drogs inom monopolets ram. — — — Även vid tobakshandelns inlösen gällde det sålunda en handelsverksamhet och icke en industriell rörelse såsom vid tobaksfabrikernas övertagande. — — —

De grunder rörande ersättning för förlorad näringsverksamhet, vilka tillämpades vid tobaksmonopolets övertagande av partihandeln inom näringen, torde enligt de sakkunnigas mening kunna i stort sett följas även vid behandling av den nu föreliggande ersättningsfrågan.

Redan tidigare har visats, att det också för apoteksvarugrossisterna gäller att avstå icke från hela utan endast från en del av deras försäljning samt att, även

om denna del för de ledande företagen representerar en avsevärd anpart av totalförsäljningen, det icke kan bli fråga om en inlösen av företagen i deras helhet. Den gräns, som för tobakshandeln stadgades för att rätt till ersättning överhuvud skulle kunna ifrågasättas och som innebar att minst 25 % av varuförsäljningen skulle komma på tobaksvaror, synes även för handeln med apoteksvaror vara väl avvägd.

Vidare torde den för tobaksgrossisterna följda indelningen av de ersättningsberättigade i olika grupper med skilda ersättningsnormer lämpa sig även för partihandeln med apoteksvaror. Visserligen kan en annan gränsbestämning tänkas, men några särskilda skäl synas näppeligen kunna anföras för att ifråga om denna handel i detta hänseende välja nya grunder. De sakkunniga finna sig därför böra förorda, att de ersättningsberättigade även bland apoteksvarugrossisterna uppdelas i tre grupper med hänsyn till den andel av totalomsättningen, som försäljningen av apoteksvaror till apoteken täcker, och att därvid gränserna bestämmas till respektive minst 25 men icke 50, minst 50 men icke 75 och minst 75 %.

— — —

När det därefter gäller att bestämma ersättningsbeloppets storlek inom de olika grupperna, så hålla de sakkunniga före, att även för apoteksvarugrossisternas vidkommande utgångspunkten bör vara omsättningens storlek. De drogaffärer, vilka ställt vissa uppgifter angående rörelsen till de sakkunnigas förfogande, ha icke närmare kunnat angiva, huru dennas olika grenar påverka nettovinstens belopp. Det är därför icke, lika litet som detta var fallet för tobakshandelns vidkommande, möjligt att beräkna den vinst, som för drogaffärerna uppkommit av den försäljning, vilken förutsättes komma att överflyttas till läkemedelscentralen. Av sådan anledning kan ersättningen ej heller beräknas på grundval av handelsvinsten för den mistade delen av omsättningen utan måste såsom för tobakshandeln baseras på dennas genomsnittliga belopp för en lämplig årsperiod.

Vad denna årsperiod beträffar, synas inga skäl tala för att i detta fall frångå tobaksförfattningens mönster och föreslås därför, att den omsättning, om vilken här är fråga, beräknas såsom ett medeltal av försäljningsbeloppen under de fyra kalenderåren närmast före läkemedelscentralens tillkomst.

På sin totalomsättning hade de fyra större drogaffärerna i medeltal för åren 1931 och 1932 en approximativt beräknad nettovinst av 4,5 %. Om därför ersättningen till denna grupp av partihandeln (med i stort sett 50—75 % av omsättningen belöpande på av monopolet övertagen försäljning av apoteksvaror) skulle bestämmas i enlighet med vad som föreskrevs för motsvarande grupp av tobakshandeln eller till 14 % av omsättningen, komme ett sådant ersättningsbelopp att motsvara 3,1 gånger nettovinsten på dessa affärers *hela* rörelse. Därest det antagandet göres, att vinsten på apoteksvarorna är ungefärligen densamma som på varuomsättningen i dess helhet, skulle förslaget sålunda innebära, att ersättningen utginge med drygt tre gånger den årsvinst, som härflutit av den verksamhet, vars fortsättande för framtiden komme att förbjudas. — — — I anslutning härtill torde tobaksgrossisternas ersättningsnormer i detta fall böra följas även för de båda övriga grupperna av drogaffärer och sålunda ersättningen för de firmor, vilkas omsättning av i framtiden till försäljning förbjudna apoteksvaror utgjort minst 25 men icke 50 % samt minst 75 % av totalomsättningen, fastställas till respektive 10 och 18 % av medelårsomsättningen.

Dessutom föreslogs inlösen av eller ersättning för vissa materiella tillgångar.

6. 1936 års förslag till kaffemonopol

Inom finansdepartementet tillkallade sakkunniga framlade år 1936 utredning rörande statligt kaffemonopol. De sakkunniga anförde i frågan om utgivande av goodwillersättning vid genomförande av ett kaffemonopol bland annat följande:

Kaffehanteringen i vårt land är i allt väsentligt en handelsverksamhet. Den gren av rörelsen, som representeras av rostningen, anknyter visserligen till industriella driftsformer, men har med några få undantag snarare småindustriens än det industriella storföretagets byggnad. För många firmor inom branschen saknas dessutom denna rörelsegren helt och hållet eller utövas endast i obetydlig omfattning. Men därtill kommer, att kaffet för många företag ingalunda är den enda eller ens viktigaste artikeln, utan att handeln därmed drives vid sidan av och såsom en ofta underordnad del av rörelsen.

Tagen som helhet företer kaffehanteringen i sin organisation flera likheter med partihandeln inom tobaksnäringen, sådan denna gestaltade sig vid monopolets införande, än med produktionen av tobaksvaror. Det skulle därför ligga närmast till hands att söka lösa frågan om goodwillersättningen till kaffeföretagen i nära anslutning till de grunder, som i motsvarande hänseende tillämpades för tobaksgrossisterna. Underkastas emellertid motiven för tillkomsten av dessa grunder en närmare granskning, så vill det förefalla, som om den grundval för beräkning av ersättningarna, vilken i detta fall valdes, visserligen formellt blev en helt annan än den, som gällde fabrikanternas gottgörelse, men att den principiella olikheten är relativt oväsentlig. För fabrikanternas vidkommande utgick man från att ersättningen borde utgöra gottgörelse för en under viss tid efter rörelsens tvångsvisa upphörande förlorad vinst, uppskattad med ledning av den avkastning utöver skälig kapitalränta, som det i produktionen nedlagda kapitalet berett. En liknande metod hade man ursprungligen haft för avsikt att använda även för grossisterna, men måste avstå därifrån, sedan det visat sig, att det för flertalet företag var omöjligt eller i varje fall ytterst vanskligt att beräkna storleken av det kapital, som investerats i tobakshandeln. I likhet med vad som gäller för partihandeln med kaffe, var tobaksgrosshandeln nämligen hos många firmor förenad med annan rörelse, och försöket att fördela kapitalet på dessa företags olika handelsgrenar mötte oöverkomliga svårigheter. Därför måste man välja en annan utgångspunkt för beräkningarna och trodde sig finna en godtagbar lösning genom att bygga på företagens omsättning av tobaksvaror.

De sakkunniga uttalade vidare, att nettovinsten i allmänhet bättre än omsättningen kunde tjäna som utgångspunkt för bedömande av ett affärsföretags avkastningsförmåga. Det vore i varje fall större risk för att en uppskattning, byggd endast på omsättningens storlek, kunde giva ett missvisande resultat. De faktorer, som bestämde försäljningssummans höjd hade ofta föga inflytande på vinstgestaltningen, och det vore ingalunda säkert, att en hög omsättningssiffra medförde en stor vinst, eller att ett företag, som uppnådde en större försäljning än ett annat inom samma bransch, också kunde visa en motsvarande högre avkastning på rörelsen. Däremot gällde väl oftast, att den i böckerna redovisade nettovinsten gåve ett någorlunda riktigt uttryck för den ekonomiska bärigheten, och i varje fall kunde i regel på grundval av denna siffra och med kännedom om vissa andra på rörelsen och bokslutsuppgörelsen inverkande förhållanden verkställas en beräkning rörande avkastningen, som med uteslutande av olika felkällor bleve i möjligaste

mån rättvisande icke blott för ett enstaka företag utan ock för en jämförelse med andra. En ersättning för den förlust, som drabbade ett affärsföretags ägare av den anledning att han tvingades upphöra med rörelsen, borde därför stå i visst förhållande till nettovinsten på den nedlagda verksamheten, såvida denna överhuvud kunde utrönas.

De sakkunniga kommo till slutsatsen att den för alla ersättningsberättigade företag borde bygga på förhållandet mellan av kaffehanteringen uppkommen nettovinst och däri investerat eget kapital såsom det karakteristiska för avkastningsförmågan och därför även för den förlust, som uppkomme genom förlorad eller inskränkt möjlighet att fortsätta kaffehandeln och rostningen. Det spörsmål, som därefter borde besvaras, vore frågan, huru stor del av nettovinsten, som vid bedömande av det nu föreliggande ersättningsproblemet kunde anses skäligen motsvara vad som vid tobaksmonopolets inlösningsförfarande benämndes handelsvinst. Ersättningen för förlorad näringsverksamhet hade utgått med en efter vissa grunder kapitaliserad handelsvinst, varmed man förstått den del av nettovinsten, som återstått, sedan ett belopp, motsvarande ränta efter 5 % på det egna kapitalet frånräknats. Fabrikantens kapital hade nämligen ansetts ersatt genom inlösen eller utgivande av värdeminskning för de materiella tillgångarna, och det hade varit den avkastning utöver skälig ränta på detta kapital, som rörelsen lämnat, vilken ansetts giva uttryck för den speciella vinstmöjlighet, som legat innesluten hos företaget, såsom en immateriell tillgång och därför bort ersättas, när rörelsen måst inställas.

Ett liknande betraktelsesätt syntes äga giltighet även vid genomförande av ett kaffemonopol. Den enda modifikation, vilken därvid borde tagas i övervägande, hänförde sig till frågan om storleken av den kapitalränta, vilken kunde anses skälig. Därvid erinrades om att det allmänna ränteläget förskjutits nedåt, och att därför den räntesats av 5 % som gällt såsom en rimlig kapitalavkastning vid tiden närmast före världskriget, då tobaksmonopolets författningar utarbetades, tålde en viss reduktion. En normal ränta för förstklassiga industrilån torde icke överstiga 4 %. Av sådan anledning torde den handelsvinst, vilken borde läggas till grund för kaffeföretagens goodwillberäkning, utgöra så stor del av kaffehanteringens nettovinst, som återstode, sedan ränta efter 4 % tillgodoförts det i kafferörelsen engagerade egna kapitalet.

De sakkunniga anförde vidare: Storleken av den goodwillersättning, vilken tillerkändes tobaksfabrikanterna, utgjorde maximalt 12½ gånger den handelsvinst, som uppnåtts i genomsnitt för ett visst antal år före monopolets ikraftträdande. Detta tal var resultatet av en beräkning, som utgick från förutsättningen, att gottgörelsen för ett företag, som börjat sin verksamhet 55 år före monopolets tillkomst, skulle utgöra ett kapital, vilket, efter en räntesats av 5 %, under tjugo år framåt täckte en årlig inkomst för mottagaren till samma belopp som handelsvinsten utgjort. För företag med kortare livstid sänktes gottgörelsen efter en graderad skala. Dessa ersättningar ansågos så gott som utan gensägelse mycket generöst tillmätta — såväl regeringsförslagets som riksdagens uttalanden gingo i denna riktning. Den enda erinringen av betydelse framställdes av kommerskollegium, som fann den för åtnjutande av den maximala gottgörelsen föreskrivna verksamhetstiden för lång och ville sänka den till 20 år.

Tanken att vid bestämmande av ersättningar av denna art låta företagets livslängd utöva inflytande synes böra tillämpas även vid genomförande av ett kaffemonopol. Likaså torde böra iakttagas, att ersättningen utgår i form av en viss kapitalisering av handelsvinsten. I förstnämnda hänseende vill det emellertid förefalla,

som om den period, vilken för tobaksfabrikanterna förutsattes för ernående av toppersättningen måste för kaffehanteringens vidkommande avkortas. I jämförelse med tobaksfabrikationen, som har sekelgammalt ursprung i vårt land, är åtminstone den industriellt betonade grenen av kaffehanteringen, d. v. s. rostningen, av ungt datum. Av de 103 firmor, som till utredningen uppgivit, att de bedrivit rostning för egen räkning och samtidigt lämnat upplysning om grundläggningsår, voro endast 12 etablerade före 1900. Under åren 1901—1915 tillkommo icke mindre än 42 och under åren 1916—1934 ytterligare 49 av dessa företag. Bland partihandlarna med orostat kaffe, dit antagligen de äldsta firmorna inom branschen höra, och av vilka 158 meddelat hithörande uppgifter, hade 49 bildats före sekelskiftet, 55 under perioden 1901—1915 och 54 under åren 1916—1934. Med ledning av dessa uppgifter, synes den här berörda maximiperiodens slutpunkt kunna bestämmas till tiden kring 1900 och således goodwillersättningen med sitt högsta belopp tillkomma alla firmor, som etablerats 35 år före monopolets ikraftträdande.

Denna högsta ersättning bör eljest icke beräknas enligt fördelaktigare grunder än som gällde för tobaksfabrikanterna. Snarare synes kunna ifrågasättas, om icke en mindre jämkning nedåt kan vara av omständigheterna påkallad. Enär numera räntefoten vid en kapitalisering bör räknas efter 4 i stället för 5 %, måste, om den tjugoåriga avkastningsperioden bibehölles, kapitalet utgöra icke 12½ utan 13½ gånger handelsvinsten. Med hänsyn till att den av tobaksfabrikanterna erhållna ersättningen ansågs beräknad i överkant, kan ett fastställande för kaffeföretagen av en siffra av 13 *gånger* anses motiverad, så mycket mera som därigenom den beräknade avkastningsperioden icke skulle reduceras med mera än omkring ett år: från 20 till i det närmaste 19 år.

Minimiersättningen utgick till tobaksfabrikanterna med fem gånger handelsvinsten och skulle denna gottgörelse gälla för alla företag med etablering under något av de tio åren närmast före monopolets tillkomst, dock att verksamhetstiden omfattat minst fyra år. Samma regel synes lämpligen kunna tillämpas även för kaffeföretagens vidkommande och ersättningsskalan i övrigt erhålla den utformning med jämnt fallande kurva, som framgår av följande uppställning, varvid antagits, att monopolet träder i kraft år 1937.

Ersättning utgår

för perioden	1927—36	med	5	gånger	handelsvinsten	= 5 ggr
» varje år	1917—26	»	0,4	»	»	= 4 »
» » »	1907—16	»	0,3	»	»	= 3 »
» » »	1902—06	»	0,2	»	»	= 1 »
för perioden	1936—02					= 13 ggr

I tobaksfabrikanternas ersättningsplan förekom en bestämmelse, som möjliggjorde en jämkning nedåt eller uppåt i goodwillersättningen, därest handelsvinsten under senare år visat en mera utpräglad tendens att falla eller sjunka. Avsikten härmed var att bereda tillfälle till hänsynstagande till en sådan förändring i företagets utveckling, som pekade på en bestämd växling från dåliga till goda utsikter eller tvärtom. Däremot skulle ett enstaka års bättre eller sämre resultat icke få tillmätas någon betydelse i detta hänseende.

Dessa regler för ersättningens bestämmande synas böra erhålla motsvarande tillämpning även för kaffemonopolets vidkommande. Goodwillersättningen är avsedd att utgöra gottgörelse för den genom företagets upphörande uteblivna handelsvinsten och grunden för beräkningen är, att vinsten, om företaget icke måst ned-

läggas, bort kunna alltjämt utgå under en avsevärd tid framåt. Om emellertid företagets utveckling under de sista sex, sju åren före monopolets införande gestaltat sig så, att med ledning av årsresultatet kan konstateras en oavlåtlig förbättring eller försämring och sålunda förutses, att handelsvinsten under kommande år hade bort bli större eller mindre än medelsiffran för de undersökta åren angiver så finnas goda skäl för att låta denna tendens komma till uttryck vid goodwillbeloppets fastställande, så att detta ökas resp. minskas där förhållanden av denna art konstateras. Jämkningsmånen har föreslagits till högst 10 % av ersättningssumman. För att å andra sidan betona, att icke ett enstaka års resultat bör inverka på goodwillersättningen, så har tillika föreslagits att »medelhandelsvinsten», d. v. s. det belopp, som skall ligga till grund för goodwillersättningens beräknande, skall utgöra genomsnittet av handelsvinsten för de sju åren 1928—1934 (monopolet har antagits träda i kraft med 1937 års ingång), varvid emellertid det bästa och det sämsta årsresultatet under perioden icke medräknas.

En tillämpning av de föreslagna goodwillreglerna medför att ett företag, som icke kunnat redovisa någon handelsvinst under de för medelhandelsvinstens beräkning fastställda sju åren, icke blir berättigat till ersättning för förlorad näringsverksamhet. Detta förhållande observerades vid utarbetandet av regeringsförslaget om tobaksmonopolet och föranledde införandet av en föreskrift om, att ett dylikt företag skulle gottgöras med ett belopp, motsvarande 10 % av dess årsomsättning.

Det vill förefalla som om ett sådant medgivande icke står i god överensstämmelse med den princip, som eljest ansetts böra vara utslagsgivande för ersättningsförfarandet i denna del. Ett företag, som nedlägger sin rörelse, kan enligt denna grundsats icke anses berättigat till större gottgörelse än den, som täcker dels det i rörelsen investerade kapitalet och dels så mycket av dess avkastning, som överstiger kapitalräntan. Har rörelsen icke kunnat åstadkomma en dylik avkastning, så torde icke någon objektiv grund kunna utfinnas för bedömande av, huruvida utsikterna i framtiden skola te sig bättre. Att låta en sådan potentiell förmåga berättiga till ersättning kan näppeligen påräknas ur billighetens synpunkt.

7. 1936 års järnvägskommitté

I sitt år 1938 avgivna betänkande rörande åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet behandlade de sakkunniga jämväl frågan om vilka ersättningsgrunder, som skäligen borde tillämpas vid ett överförande i statens ägo respektive vid en fusionering av de enskilda järnvägarna bland annat, att då fråga uppstode om en frivillig uppgörelse, järnvägens affärsvärde självfallet alltid komme att tillmätas avgörande betydelse vid underhandlingar mellan parterna rörande ersättningsbeloppets (köpeskillingens) storlek. Affärsvärdet åter vore en slutprodukt, i vilken som huvudfaktor inginge uppskattning av järnvägsföretagets i genomsnitt utfallande avkomst, parternas uppfattning om företagets framtida ekonomiska möjligheter samt det tekniska skick, vari järnvägen befunne sig.

De sakkunniga uttalade, att det väl knappast torde råda någon tvekan om det ur ekonomisk synpunkt i och för sig riktiga uti, att vid en lagstiftning om statsinlösen eller fusionering såvitt möjligt tillämpades samma grunder för beräkning av ersättningen som vid en frivillig uppgörelse.

Beträffande den tidrymd, som lämpligen borde läggas till grund för värdering av ett företags avkastning uttalade kommittén:

Uppenbarligen bör denna tidrymd göras så lång, att varken en tillfällig lågkonjunktur eller en tillfällig högkonjunktur får möjlighet att ensidigt inverka på resultatet av värderingen. Även andra tillfälligheter i driften böra så långt möjligt undanröjas. Med hänsyn härtill vill kommittén föreslå, att de tio före värderingsåret närmast liggande åren, med borträknande av de för företaget två bästa och två sämsta åren, läggas till grund för värderingen.

8. 1943 års statsmonopol å tillverkning och import av tobaksvaror

1938 års tobakshandelsutredning föreslog i sitt den 16 december 1940 avgivna *betänkande*, att jämväl importen av utländska tobaksfabrikat skulle monopoliseras och förläggas till en särskild avdelning inom aktiebolaget Svenska tobaksmonopolet. Vid genomförandet av ett sådant monopol förutsattes ersättning utgå av statsmedel till de enskilda importörerna och deras personal. Ersättning föreslogs utgå, förutom för inlösen av varulager och inventarier, för goodwill och för mistad anställning inom importhandeln.

Till ledning vid bedömandet av kostnaden för statsverket vid en eventuell inlösen av tobakshandlarnas import hade de sakkunniga en av auktoriserade revisorn Sven Hagström på uppdrag verkställd undersökning rörande vissa tobaksimportörers ekonomiska förhållanden. Hagström anförde i denna utredning bland annat:

Kapitalvärdet av företagarvinsten brukar i allmänhet beräknas utgöra från en till fem gånger företagarvinsten. I ett fåtal fall ha högre ersättningar förekommit, men de torde få räknas till undantagen. Ju större sannolikheten för den goda avkastningens varaktighet kan anses vara, desto högre blir givetvis kapitalvärdet. Förutsättningarna för tobaksimporten äro mycket svåra att bedöma, särskilt emedan tobaksbeskattningen eller andra statliga åtgärder i mycket hög grad kunna påverka dess möjligheter. Under rådande förhållanden torde det närmast vara en skälighetsfråga vilken beräkningsgrund, som bör användas. Här har goodwillvärdet i regel beräknats till fyra gånger företagarvinsten; i ett par fall, då företagarvinst genom upptagande av nya märken framkommit först under ett eller två av de sista åren, har goodwillvärdet beräknats till endast två à tre gånger företagarvinsten. Skulle det i händelse av inlösen befinnas skäligt att beräkna goodwillvärdet efter andra grunder är en omräkning lätt att göra. Det bör dock nämnas, att en goodwillersättning av fyra gånger företagarvinsten i allmänhet måste anses vara en god ersättning.

De sakkunniga framhöllo, att vid en prövning av frågan om ersättning för goodwill med hänsyn till rörelsens olika karaktär och den därav betingade skillnaden i verkningarna av importens monopolisering, grossistimportörernas och detaljistimportörernas ersättningsspörsmål måste behandlas var för sig, samt upptogo först till behandling frågan om ersättning till grossistimportörerna.

Vid fastställande av ersättning för förlorad handelsvinst hade, anförde

de sakkunniga, två olika lösningar vid olika tillfällen vunnit tillämpning, nämligen dels ersättning grundad på företagens *nettoavkastning* och dels ersättning i förhållande till *omsättningen*. I betänkandet påvisades, att ett inlösningsförfarande på grundval av omsättningens storlek i förevarande fall skulle leda till uppenbart orimliga konsekvenser, medan hinder icke ansågs föreligga att lägga importgrossisternas nettovinst till grund för beräkningen av företagens affärsvärde. Då sistnämnda metod principiellt vore att anse som riktigast syntes tvekan icke behöva råda därom, att denna metod här borde väljas.

Beträffande härefter frågan, vilka årsresultat som borde läggas till grund för beräkningen av nettoavkastningen utöver kapitalränta, anförde de sakkunniga i huvudsak följande:

Revisor Hagströms beräkningar ha grundats på resultaten för åren 1935—38. Vi finna även resultatet för år 1939 numera böra medtagas vid beräkningarna. Däremot synes resultatet för år 1940 uppenbarligen icke böra beaktas, enär krigsförhållandena starkt påverkat importrörelsen under detta år. Vidare finna vi anledning förorda, att beräkningarna icke sträckas längre tillbaka i tiden än till år 1935. Vi ha till en början uppmärksammat, att Hagström funnit de av tobaksimporthandelssakkunniga framlagda siffrorna för 1934 och tidigare år i åtskilliga fall så ojämna, att de icke synts tillräckligt tillförlitliga såsom underlag för en beräkning av eventuellt affärsvärde. Tobaksimporten har under första hälften av 1930-talet varit nedpressad långt under ett »jämviktsläge» för importen i förhållande till den inhemska tillverkningen. När nu importen av olika anledningar under den senare hälften av 1930-talet åter lyckats arbeta sig upp till en bättre ställning, synas statsmakterna billigtvis böra tillgodoräkna importfirmorna denna omständighet vid en nu genomförd monopolisering av deras näring, så mycket mer som omsättningsökningen delvis vunnits på bekostnad av nettovinsten. Trots en så tillvida för importörerna gynnsam utgångspunkt har visat sig, att importfirmorna i flera fall icke lämnat någon avkastning utöver normal ränta å det i rörelsen investerade kapitalet. Då innehavarna av ifrågavarande firmor uppnått tämligen hög ålder, anse utredningsmännen emellertid billigheten kräva att ekonomiskt stöd likväl lämnas dessa personer. Sålunda borde samtliga innehavare av engrosimportfirmor, vilka personligen leda rörelsen, erhålla livränta till skäliga belopp och dessutom goodwillersättning tillerkännas de företag, som i medeltal för åren 1935—1939 visat vinst utöver kapitalränta. Anledning saknas för statsmakterna att medgiva generösare ersättning för firmornas goodwillvärde än efter rent affärsmässiga grunder. Revisorn Hagströms beräkningar torde kunna anses giva uttryck för ett sådant bedömande. Enligt Hagströms uppfattning borde firmornas affärsvärde beräknas till högst *fyra gånger* företagarvinsten, d. v. s. den del av medelvinsten under de senaste åren, som överstiger 5 procent ränta å kapitalet. Hagström anmärker, att en goodwillersättning av fyra gånger företagarvinsten i allmänhet måste anses vara en god ersättning. Erinras må, att den i 1916 års proposition föreslagna ersättningen till s. k. specialgrossister (grossister, vilkas engrosförsäljning av tobaksvaror i medeltal uppgått till minst 75 procent av hela försäljningen) ansågs motsvara just fyra gånger den beräknade medelvinsten. Riksdagen beslöt t. o. m. en mindre nedsättning av det från denna utgångspunkt beräknade ersättningsbeloppet.

Med hänsyn härtill förorda vi att maximiersättningen för affärsvärdet hos engrosimportfirmorna ifråga bestämmes till fyra gånger den genomsnittliga företagarvinsten under åren 1935—39.

Vad härefter angår spörsmålet om graderingen av importfirmornas affärsvärde, eller med andra ord frågan efter vilka grunder ersättningen bör fastställas till maximibeloppet eller till lägre belopp än fyra gånger företagarvinsten, möter ett av de spörsmål, beträffande vilka vi finna nödvändigt att ersättningskommissionen gives jämförelsevis fria händer. Vi vilja emellertid här undersöka, vilka omständigheter, som därvidlag böra tillmätas avgörande betydelse.

Vad då först angår frågan om *importfirmornas ålder* anse vi krav böra uppställas på att rörelsen bedrivits viss minimitid. Vi finna i detta avseende icke anledning föreslå någon avvikelse från motsvarande stadgande — 5 § 1 mom. a) — i 1916 års ersättningsförordning. Såsom villkor för att ersättning skall tillkomma tobaksgrossist bör sålunda stadgas, att grossisten utövat verksamhet under *de fyra kalenderåren närmast före importmonopolets ikraftträdande.* I övrigt bör företagens ålder blott anses äga underordnad betydelse. Uppenbarligen kan ersättningskommissionen i ett individuellt fall finna företagets ålder — jämte andra omständigheter — inverka modifierande vid tillämpningen av huvudgrunderna för inlösningsförfarandet, men större betydelse synes ifrågavarande faktor icke böra tillmätas. Jämväl rörelsens *struktur* bör tillmätas betydelse vid inlösningsförfarandet. Om rörelsen omfattar tobaksvaror av ett flertal olika slag, från skilda produktionsorter o. s. v. bör firman sålunda anses äga ett starkare grundat affärsvärde än om rörelsen omfattar exempelvis blott ett enda cigarrettmärke. I likhet med vad vid tidigare inlösningsförfaranden skett bör även ett företags *utvecklingstendens* beaktas. Om vinsterna visa en stadig stegring år från år eller markerad tillbakagång, är detta tydligen ett förhållande som icke bör förbises vid ersättningens bestämmande. Att i här angivna hänseenden binda ersättningskommissionens handlande vid i detalj fixerade regler, anse vi, såsom redan framhållits, icke lämpligt om ens möjligt. Sedan maximiersättningen för affärsvärde bestämts, bör i övrigt ankomma på ersättningskommissionen att med beaktande av ovan angivna synpunkter bestämma ersättningsbeloppen i de individuella fallen. Förslaget bygger på den uppfattningen, att vid inlösningsförfarandet billighetens krav huvudsakligen böra tillgodoses genom utgivandet av skäliga livräntor till de importörer, som personligen leda rörelsen, och icke genom en övervärdering av goodwillvärdet eller rent av fingerande av ett i verkligheten obefintligt affärsvärde.

De sakkunniga återupptogo härefter frågan om *personlig ersättning till vissa importörer* och meddelade därvid, att inom elva av de firmor, undersökningen omfattat, företagens ägare varit verksamma såsom affärsledare. Dessa personer voro alla vid 1939 års utgång över femtio år och åtta av dem över sextio år gamla. Enligt de sakkunnigas mening borde, såsom av det föregående framgått, ersättning utgå till dessa personer även i form av livränta. Beträffande beräkningen av dessa livräntor anförde de sakkunniga:

Till grund för bestämmande av livränta till ifrågavarande personer torde böra läggas den ledarlön, som inom affärslivet normalt kan beräknas i ett företag av samma storleksordning som det, varom är fråga, dock högst 10 000 kronor. Livräntan synes skäligen böra fastställas till samma procentuella andel av den beräknade ledarelönen, som beträffande livräntorna till personal, eller till 75 procent av lönen.

Beträffande detaljistimportörerna, vilka enligt de sakkunniga jämväl skulle till monopolet förlora sin importrätt, anfördes i huvudsak:

Antalet detaljister, som bedriva egen import, torde uppgå till ett 50-tal. Deras sammanlagda andel av importen torde understiga 10 procent. Av detaljistimporten synes emellertid en mycket betydande del falla på högst ett tiotal större firmor. För var och en av de återstående omkring 40 detaljistimportörerna torde importen sålunda vara av ytterst obetydlig omfattning och spela en jämförelsevis underordnad roll i firmans rörelse. När det gäller att tillerkänna detaljistimportörerna ersättning för intrång i näringsverksamhet, synas de firmor böra avskiljas, för vilka importen har en dylik underordnad betydelse — något som äger flera motsvarigheter i tidigare verkställda eller föreslagna inlösningsförfaranden. Vi finna billighetens krav väl tillgodosedda, om ersättningsförfarandet begränsas till de detaljistimportörer, för vilka medelnettovinsten å egna importvaror för åren 1935—39 utgör minst 10 procent av affärens hela medelnettoinkomst.

Man synes kunna utgå från, att hinder icke möter att lägga vinsten utöver normal ränta å det i den egna importen investerade kapitalet till grund för en ersättning till detaljistimportörerna för förlorad näringsverksamhet.

Vi finna denna ersättning — i överensstämmelse med vad som föreslagits beträffande engrosimportörerna — skäligen böra fastställas till högst fyra gånger den genomsnittliga företagarvinsten å den egna importen under åren 1938—39.

I *proposition* till 1943 års riksdag föreslogs den ändringen i monopolrättens omfattning, att detaljistimportörerna skulle erhålla rätt att genom monopolbolaget mot sedvanlig återförsäljarrabatt rekvirera utländska tobaksfabrikat, vilket för dem skulle föranleda viss inkomstminskning. I anledning härav föreslogs — på i övrigt oförändrade villkor — detaljistimportörernas ersättning till åtta procent av det belopp, vartill försäljningen av egna importvaror i medeltal uppgått under åren 1935—39. Vidare föreslogs beträffande den personliga ersättningen till vissa grossistimportörer den ändringen, att livräntan skulle utgå med sex tiondelar av den bestämda ledarlönen.

Riksdagen biföll Kungl. Maj:ts förslag.

9. 1947 års förslag till statsmonopol på import av och handel med brännoljor

Oljeutredningen 1945 föreslog i sitt år 1947 avgivna betänkande ett statsövertagande av importen av och handeln med brännoljor. Vid monopolets införande skulle staten återställa det i oljehandeln arbetande kapitalet ävensom utgiva ersättning till anställda och innehavare av bensinstationer. Frågan om utgivande av särskild ersättning för förlorad näringsverksamhet (goodwill) upptogs även till behandling av utredningen. Utredningen fann att, för ett bedömande av om företagen hade ett goodwillvärde som borde ersättas, goodwillberäkningen borde hänföras till tiden den 1 januari 1936—den 31 augusti 1939 samt till år 1946. Utredningen anförde härefter bl. a.:

Ersättning för goodwill skulle i princip grundas på handelsvinsten och, i likhet med vad som stadgas i 1943 års förordning om vissa ersättningar vid införande av statsmonopol å importen av tobaksvaror, kunna tänkas utgå med högst fyra gånger den årliga medelhandelsvinsten under kvalifikationstiden. Såsom handelsvinst skulle vid ersättningsberäkningen för varje år upptagas det på visst sätt beräknade ekonomiska resultatet — överskott eller förlust — av verksamheten under året, nämligen nettovinsten av rörelsen med avdrag av dels ränta efter 4 procent på moderbolagets fordran, dels därefter beräknad skatt enligt för året gällande grunder, dels slutligen ränta efter 5 procent på det egna kapitalet i rörelsen. Vid beräkningen av handelsvinsten skulle i övrigt gängse normer för liknande beräkningar följas. Sådana justeringar i företagens räkenskaper, som erfordras för att den verkliga vinsten eller förlusten av rörelsen skall framträda, borde sålunda vidtagas. — — — Enligt ovan anförda beräkningar av medelhandelsvinsten skulle de högsta ersättningar, som skulle kunna komma ifråga uppgå till 12,8 miljoner kronor. Med hänsyn till de speciella förhållanden, som under slutet av 1930-talet kännetecknade lönsamheten inom denna bransch och det alltjämt i viss grad extraordinära läge, som är rådande på marknaden, och då det måste anses tveksamt, huruvida en affärsvinst, som i varje fall till viss del grundar sig på en kartelliserad prispolitik, bör läggas till grund för en gottgörelse, varom här är fråga, kunna vi icke förorda att sådan ersättning skall utgå.

10. 1949 års förslag till centralisering av trafikförsäkringsverksamheten

1945 års försäkringsutredning föreslog i betänkande, avgivet år 1949, trafikförsäkringens centralisering till en enda monopolanstalt, Trafikförsäkringsbolaget, på vilket berörda försäkringsanstalter skulle överlåta sina trafikförsäkringsbestånd. De ekonomiska spörsmål, som uppstå vid upphörandet av en försäkringsanstalts trafikförsäkringsrörelse föreslår utredningen reglerade efter i huvudsak följande grunder. De omställningskostnader, som kunde uppstå för bolagen, skola ersättas, liksom ock den, som till följd av monopoliseringen mister inkomst eller lider förlust, i den mån så finnes skäligt, bör beredas gottgörelse av monopolbolaget. Vad slutligen angår fråga om ersättning till det överlåtande bolaget som kompensation för förlorad näringsverksamhet anförde försäkringsutredningen:

I koncessionsvillkoren för trafikförsäkring ha anstalterna medgivits rätt att i premierna inlägga ett vinsttillägg å högst 5 procent. Denna vinsträtt bortfaller i och med att anstalterna nödgas avstå från trafikförsäkringen. Då koncession å trafikförsäkring beviljades i samband med genomförandet av 1929 års trafikförsäkringslag hade tillfälle beretts vissa av de berörda försäkringsanstalterna utsedda kommittérade att avgiva utlåtande över ett av försäkringsinspektionen upprättat förslag till koncessionsvillkor. I detta yttrande framhöllo kommittérade bland annat, att ett upphörande av försäkringsanstalternas trafikförsäkringsrörelse på grund av väsentligt ändrade koncessionsbestämmelser eller införande av monopol på försäkringen i vårt land, måste anses förplikta statsmakterna att till anstalterna utgiva skälig ersättning för den minskning av rörelsen, som dessa komme att lida. Anspråk på kompensation för vinstbortfall och annan olägenhet vid ett påtvingat upphörande med trafikförsäkringen har sålunda redan i detta sammanhang framförts av anstalterna. Emellertid medgåvos anstalterna i koncessionsvill-

koren att vid trafikförsäkringens upphörande — om anledningen icke berodde av vederbörande anstalt — behålla en tredjedel av regleringsfonden eller den större del därav, som Kungl. Maj:t av särskild anledning kunde finna skäl medgiva. Härigenom torde frågan om kompensation för förlorad näringsverksamhet få anses principiellt avgjord. Medgivande åt anstalt att behålla större andel av regleringsfonden än en tredjedel bör enligt utredningens mening icke lämnas på grund av förlorad näringsverksamhet.

11. 1951 års förslag till omorganisation av apoteksväsendet i riket

1946 års läkemedelsutredning föreslog i sitt år 1951 avgivna betänkande ett statsövertagande av apoteksväsendet i riket. Utövandet av monopolrättigheten skulle överlåtas på ett aktiebolag, som hade att övertaga rikets alla apotek med rättigheter och skyldigheter. Enligt en särskild ersättningsförordning skulle staten ha skyldighet att inlösa apoteken och skyldighet föreligga för monopolets utövare att gentemot apoteksinnehavare ikläda sig vissa ekonomiska förpliktelser: utgivande av lön, övergångsersättning och pension.

Utredningen anför härom bl. a. följande:

Förhandlingar avses skola äga rum mellan representanter för monopolets utövare å statens vägnar samt apoteksinnehavaren eller ombud för denne, för bestämmande av värden och inlösnings- eller ersättningsbelopp. Kan därvid enighet icke uppnås, skall tvisten hänskjutas till avgörande av en värderingsnämnd bestående av ordförande och två ledamöter jämte suppleanter för var och en av dem. Ordförande och suppleant för denne utses av Kungl. Maj:t. Av övriga båda ledamöter jämte suppleanter utses en av monopolets utövare och en, såsom representant för apoteksinnehavarna, av apotekarsocietens direktion. Mot värderingsnämndens beslut skall klagan icke få föras.

Genom en bestämmelse i ersättningsförordningen garanteras apoteksinnehavare från tidpunkten för monopolets ikraftträdande anställning hos monopolets utövare, med företrädesrätt till föreståndarskap vid det apotek han överlåtit, och tillförsäkras i denna egenskap lön, övergångsersättning och pension enligt i förordningen angivna grunder. Lönens storlek är beroende av apoteksföreståndarbefattningarnas tjänsteklassplacering. Lägsta lön (tjänsteklasserna 1 och 2) är satt till 11 592 kronor i ortsgrupp 1 och 13 224 kronor i ortsgrupp 5, högsta lön (tjänsteklass 7) till 17 424 kronor i ortsgrupp 1 och 19 056 kronor i ortsgrupp 5, allt exklusive rörligt tillägg. Härtill kommer vidare kallortstillägg enligt de regler som gälla för statens tjänstemän.

Till apoteksinnehavare skall av billighetsskäl under 10 års tid, dock längst intill utgången av det år, under vilket han uppnår pensionsåldern, utgivas särskild övergångsersättning. Under första året utgår ersättningen med 1,5 procent av den genomsnittliga omsättningen under åren 1937—1946 vid det apotek, varå han vid monopolets ikraftträdande innehade privilegium. Ersättningen minskas med 1/10 årligen, så att den helt upphör med det tionde årets utgång.

Apoteksinnehavarna tillförsäkras vidare pension för sig och vissa efterlevande enligt närmare angivna grunder. Pensionernas grundbelopp skola dock aldrig understiga apoteksinnehavarnas nuvarande ålderspension resp. den pension, deras efterlevande äga åtnjuta enligt nu gällande bestämmelser.

12. Inlösningsförfaranden i Storbritannien

I samband med det förstatligande av lokaltrafiken i London, som genomfördes genom The London Passenger Transport Act, 1933, föreskrevs beträffande vissa busslinjeföretag, vilkas linjer i stor utsträckning föllo inom det statliga bolagets verksamhetsområde och till denna del skulle inlösas, utgivande av ersättning för goodwill. Denna bestämdes till fem gånger den årliga företagarvinst, som på de närmast föregående tre åren i genomsnitt belöpte på de inlösta linjedelarna. Enligt uppgift från Storbritanniens transportministerium ansågs denna ersättning icke innefatta något som helst gottgörande för trafiktillståndet såsom sådant.

Genom The Transport Act, 1947, möjliggjordes för den brittiska statsmakten att övertaga företag, verksamma i transportarbete. För de biltransportföretag, som övertogos, skulle bland annat utgivas viss goodwillersättning. Denna bestämdes till ett belopp liggande mellan fem och två gånger det övertagna företagets företagarårsmedelvinst. Enligt uppgift avsåges den högre ersättningen att komma till användning vid övertagande av ett förstklassigt vägtrafikföretag, medan det lägre beloppet huvudsakligen skulle användas för att av billighetsskäl ersätta svaga företag.

Det kan anmärkas att ersättningsfrågor enligt båda de nämnda lagarna skulle avgöras av särskild skiljedomstol.

SJÄTTE KAPITLET

Utredningens principiella ställning till goodwillspörsmålet och synpunkter på värderingsfrågan

Ett tillstånd att i förvärvssyfte bedriva biltrafik lämnas trafikutövaren av vederbörande myndighet. Någon gentemot det allmänna gällande rättighet till yrkesutövningen tillskapas icke härigenom för tillståndshavaren och myndigheten kan — i princip när som helst men till följd av särskild författningsbestämmelse blott då synnerlig anledning därtill förekommer — återkalla tillståndet utan att rätt till ersättning för det förlorade tillståndet därigenom uppkommer för tillståndshavaren. Om en tillståndshavare överlåter sin rörelse på annan och denne under åberopande härav erhåller rätt till trafikutövning, föreligger juridiskt sett icke en överlåtelse av tillståndet utan ett återkallande av säljarens tillstånd och ett beviljande av nytt tillstånd för köparen. Ett strängt vidhållande av denna princip skulle leda till att det goodwillvärde, som är förknippat med säljarens tillstånd, icke skulle ersättas av den nye tillståndshavaren. Såsom av förarbetena till gällande författning framgår, kan emellertid med tillståndet följa ett särskilt värde, som har sin grund i säljarens på rörelsens främjande nedlagda arbete och som i större eller mindre utsträckning kommer köparen till del. För detta värde kan säljaren med rätta göra anspråk på att vid överlåtelsen bliva ersatt. Härav följer indirekt, att det värde som ligger i tillståndet såsom sådant och som till sin helhet eller till övervägande del har sin grund i det konkurrensskydd, som lämnas tillståndshavaren av myndigheterna, icke får ersättas vid en överlåtelse.

Utredningen finner sig kunna helt dela denna lagstiftarens uppfattning om vilka immateriella värden, som vid en överlåtelse få ersättas, och vilka, som därvid böra utan ersättning övergå till den nya tillståndshavaren. För busstrafikens vidkommande äro de båda grupperna ofta av betydande storleksordning. Mycket av det värde, som ligger i en givande busstrafikrörelse, kan hänföras till trafikutövarens personliga arbete på trafikens förkovran men å andra sidan är det skydd, som förordningen lämnar utövare av busslinjetrafik mot intrång från konkurrerande företag, måhända större än det, utövare av trafik i andra former kunna påräkna. Utredningens arbete har därför i denna del huvudsakligen rört sig kring problemen, huru en klarare avgränsning mellan de olika arterna av immateriella värden skall kunna åstadkommas och huru ersättningsbara värden skola beräknas.

Lösningen av dessa frågor är icke blott av intresse för kontrahenterna i

ett överlåtelseavtal. Vid ett bedömande av de värden, vilka böra vinna godkännande vid överlåtelse av trafiktillstånd, måste nämligen i första hand hänsyn tagas till de sinsemellan stridiga intressen som representeras av tillståndshavarna och trafikanterna. I de sistnämndas intresse ligger att icke för höga värden vinna godkännande, eftersom det ökade krav på förräntning av det i ett trafikföretag nedlagda kapitalet, som blir en följd av höga goodwillvärden, i sista hand torde drabba den trafikerande allmänheten i form av transporter till pris, som överstiga det skäliga, eller med service, som ligger under den som normalt bör vara att påräkna. Att säljaren eftersträvar en hög köpesumma ligger i öppen dag, men även köparen torde i många fall vara villig att betala ett relativt högt pris i förhoppning att detta skall kunna av rörelsen förräntas.

Vid den avvägning mellan olika på frågan inverkande faktorer, som sålunda i samband med prövningen av ansökning om överlåtelse av tillstånd till busstrafikrörelse måste göras, bör enligt utredningens mening som utgångspunkt väljas det pris som en förståndig köpare skulle vara villig att erlägga för rörelsens realtillgångar, i tillämpliga fall ökat med det värde som kan härledas ur tillståndshavarens på rörelsens främjande nedlagda arbete.

Beräkningen av detta sistnämnda värde kan tänkas ske efter två alternativa metoder. Enligt den ena metoden anpassas taxesättningen efter företagets storlek och betingelserna för trafikens utövande så att någon företagarvinst icke uppstår vid rörelsens normala bedrivande. Därest en företagare genom speciella insatser likväl lyckas uppnå en företagarvinst, är denna vinst att hänföra till hans personliga insatser i rörelsen och vinsten kan efter sedvanlig kapitalisering läggas till grund för beräknandet av goodwillersättningen. Enligt den andra metoden behöver något ingripande i taxesättningen ej i och för sig göras. I stället göres en direkt uppskattning i pengar av företagarens på rörelsens främjande nedlagda arbete och av de icke återvunna kostnader, som köparen haft för trafikens förbättrande. För sistnämnda värde, som skiljer sig från ett efter vanliga företagsekonomiska principer uträknat goodwillvärde, vill utredningen i fortsättningen använda beteckningen tilläggsvärde.

Metoden att använda taxesättningen som en regulator på företagarvinsten och därigenom indirekt på goodwillvärdet medför olägenheter på andra områden. Ett system med för det enskilda företaget eller den särskilda linjen särskilt avpassade taxor måste leda till uppkomsten av en rik taxeflora, som utmärkes av inbördes ojämnhet och brist på enhetlighet. Förekomsten av en mängd olika taxor måste vara i hög grad ägnad att försvåra möjligheterna till en ur allmänhetens synpunkt önskvärd samtrafik olika busslinjer emellan. En förutsättning för sådan samtrafik torde tvärtom vara, att ett på ett begränsat antal taxor uppbyggt taxesystem

användes i busstrafiken. En tillämpning av ett enhetligt taxesystem måste emellertid leda till avsevärda skillnader mellan företagen i vad gäller rörelseutfall och därigenom omöjliggöra en goodwillvärdering enligt den först angivna metoden. Det synes utredningen uppenbart att de möjligheter som finnas att genom enhetlig taxesättning främja samtrafiken icke få uppoffras till förmån för en goodwillreglering, baserad på en i motsatt riktning verkande taxesättning.

Metoden att till grund för ersättningen lägga ett direkt i pengar uppskattat värde, tilläggsvärde, av företagarens insatser till rörelsens främjande är oprövad och dess användbarhet tarvar en ingående undersökning. Vid ett bedömande av tilläggsvärdets storlek måste hänsyn tagas till två frågeställningar, den ena avseende vilka särskilda värden, som skola ingå i tilläggsvärdet, och den andra hänförande sig till uppskattningen av detta tilläggsvärde.

För att få de ekonomiskt berättigade grunderna för uttagande av goodwillersättning i samband med överlåtelse av busslinjetrafik vetenskapligt belysta har utredningen låtit Företagsekonomiska forskningsinstitutet vid Handelshögskolan i Stockholm utföra en undersökning rörande samtliga de faktorer, vilka tillsammantagna skapa goodwillvärde inom ett bussföretag, samt en uppdelning av dessa faktorer i sådana, som kunna hänföras till företagarens arbete och skicklighet, och sådana, som äro hänförbara till andra förhållanden. Undersökningen, vilken inom institutet företagits av amanuensen Jonas Gawell, intages här i sin helhet. I därefter följande avsnitt kommer utredningen att framlägga de synpunkter, som enligt utredningens förmenande böra anläggas vid tilläggsvärdets beräknande.

SJUNDE KAPITLET

Företagsekonomiska forskningsinstitutets undersökning: Om goodwill (övervärde) i bussföretag

Av Jonas Gawell

I. Utredningens syfte och goodwillbegreppet

Utredningens syfte

Busstrafiken i Sverige regleras av »Kungl. Förordn. ang. yrkesmässig automobiltrafik m. m. av den 26 okt. 1940». Enligt denna förordning fordras trafiktillstånd för att få bedriva busslinjetrafik, och sådan koncession utfärdas av länsstyrelsen i det län linjen är belägen eller, om den sträcker sig inom två eller flera län, av Statens Biltrafiknämnd. Då koncession för en viss sträcka i regel endast ges åt ett företag erhåller detta en viss monopolställning och detta har medfört att koncessionen, i den mån den kan överlåtas, kan ha ett avsevärt värde för en ny ägare av företaget. Då emellertid koncessionen har getts företaget av myndigheterna, anses det ej motiverat att säljaren vid en överlåtelse skall få ersättning för det värde detta trafiktillstånd kan besitta. Enligt den ovan nämnda förordningen skall de tillståndsgivande myndigheterna pröva överlåtelsen och överlåtelsevillkoren, men en sådan prövning har visat sig erbjuda stora svårigheter. Någon metod att särskilja koncessionens värde från andra immateriella tillgångar av det slag, som i regel kallas goodwill, har ej funnits. Av denna orsak har Busslinjeutredningen inom Kommunikationsdepartementet, som just sysslar med dessa frågor, vänt sig till Företagsekonomiska Forskningsinstitutet och uppdragit åt detta att företa en undersökning om vilka faktorer, som tillsammans skapa ett goodwillvärde inom ett bussföretag och vilka av dessa faktorer, som kan hänföras till företagets och företagsledarens arbete och skicklighet, och vilka, som kan hänföras till andra förhållanden.

Den utredning, som av denna orsak företagits och som presenteras här, har dels tagit upp till behandling en metod att beräkna goodwillvärden enligt allmänna företagsekonomiska grunder och dels möjligheterna att analysera detta goodwillvärde och klarlägga dess karaktär och vad som kan ha framkallat det. Problemet att värdera de av olika orsaker uppkomna goodwillvärdena har visserligen berörts, men den slutliga värderingsmetoden måste bli beroende av ett ekonomiskt-praktiskt avgörande, som denna utredning ej funnit anledning att gå in på.

Begreppet goodwill eller övervärde

Med ett företags goodwillvärde skulle man kunna avse hela det övervärde köparen betalar för vid en överlåtelse utöver de materiella värdena inkl. fordringar o. dyl. efter avdrag för skulder. Då det emellertid kan vara tveksamt om det är riktigt att till goodwill hänföra den del av detta övervärde som beror på företagets monopolställning och andra liknande värden, används i denna utredning termen övervärde för att undvika misstolkningar. Detta övervärde omfattar sålunda sådana immateriella tillgångar som goodwill, organisation, monopolställning, koncession etc.

II. Beräkning av övervärde (goodwill) enligt allmänna företagsekonomiska grunder

För att beräkna övervärdet i ett företag finnas åtskilliga olika metoder. I nedanstående diskussion har huvudsakligen den värderingsmetod, som beskrives i O. Silléns uppsats Om värdering av goodwill (i Studier i svensk företagsekonomi, 3 uppl., Stockholm 1946) följts. Denna metod bygger på en kapitalisering av väntade framtida övernormala vinster, vilka beror på goodwill eller liknande immateriella värden. Med övernormal vinst avses då den vinst som uppstår utöver ränta på det egna kapitalet.

Det första problemet vid värderingen är att beräkna den väntade vinsten. Då man ej med säkerhet kan bedöma framtiden måste den liksom alla andra faktorer, som påverka värderingsresultatet, vara föremål för mer eller mindre tillförlitliga uppskattningar. Som regel kan man dock använda de hittillsvarande vinsterna i företaget som underlag för att sedan göra korrigeringar för de förändrade förhållanden som kan beräknas bli rådande i framtiden. Dessa hittillsvarande vinster måste emellertid innan de är användbara renodlas så, att de ej innehåller sådana saker som lön åt företagsledaren, ej företagna erforderliga avskrivningar e. dyl. eller uppgå till för litet belopp genom att exempelvis för stora avskrivningar företagits eller för stor lön till företagsledaren utbetalats. Speciella svårigheter uppstår med en sådan renodling om fullständiga och tillförlitliga uppgifter saknas, vilket ofta torde vara fallet. Ränta på lån bör läggas till nettovinsten så att ränteberäkningen kan göras enhetlig för alla företag, vare sig dessa har stor eller liten andel eget kapital. Eljest skulle man behöva räkna med högre ränta för det företag, som har förhållandevis stora skulder, då det egna kapitalet där är utsatt för en i genomsnitt större risk än i ett företag, som arbetar med små skulder. Vinsterna bör uttryckas i det penningvärde, som råder vid värderingstillfället.

Värderingen av de flesta skulderna torde i regel inte bereda några större svårigheter. Observeras bör dock sådana skulder som pensionsförpliktelser och skatteskulder, speciellt den latenta skatteskulden på dolda reserver.

De materiella tillgångarna kan emellertid värderas efter olika principer, t. ex.

1) Marknadsvärdet, dvs. det värde företaget skulle få betala för att köpa eller sälja motsvarande tillgång på öppna marknaden. För bussarna, som i regel är den största aktivposten i ett bussföretag, torde det inte bereda några alltför stora svårigheter att beräkna ett dylikt marknadsvärde.

2) Återanskaffningsvärdet minskat med skälig avskrivning (värdeminskning).

3) Bokförda värdet.

4) Bruksvärde. Det värde tillgången kan antas ha för företagets fortsatta verksamhet.

Av dessa värden skulle jag vilja förorda det första där ett sådant marknadsvärde är möjligt att beräkna, såvida ej speciella förhållanden råda på marknaden av en eller annan orsak. Alternativt till att köpa exempelvis bussarna av säljaren kan ju köparen ha möjlighet att komma över dem på öppna marknaden, och säljaren ha samma möjlighet att sälja dem. Kan ett marknadsvärde ej beräknas, kan det vara lämpligt att försöka få fram något slags bruksvärde eller återanskaffningsvärde minus skäliga avskrivningar. Någon anledning att närmare gå in på dessa värderingsprinciper finnes knappast i detta sammanhang.

Räntefoten för räntan på de materiella tillgångarna minus skulder skall beräknas med hänsyn till bl. a. den allmänna räntenivån och risken inom detta slag av företag. Från tillgångarna skall ej dras räntebärande lån, då den ränta som erlagts för dessa lagts till årsvinsten. Observeras bör att räntefoten bör ligga något högre än den till vilken företaget skulle kunna erhålla banklån, då dessa knappast kan tänkas täcka hela kapitalbehovet utan extra säkerheter från utomstående.

Då den investering köparen gör i ett övervärde är speciellt riskfyllt, bör en speciellt hög kapitaliseringsränta beräknas. För att kunna fastställa denna måste man söka analysera övervärdets karaktär och stabilitet, men det slutliga avgörandet torde till stor del bli en subjektiv omdömesfråga. Den speciella risken för investeringar av detta slag torde man även kunna ta hänsyn till genom användande av en viss risk-koefficient, varvid man kan räkna med samma kapitaliseringsränta för dessa immateriella tillgångar som man använt för de materiella. Observeras bör dock att denna ränta även innehåller en viss ersättning för »normal» risk. Om nettovinsten är t. ex. 10 000 kan den risk man har att räkna med vara sådan, att en riskkoefficient på 0,2 är erforderlig, varvid det vinstvärde, som skall kapitaliseras blir 8 000, dvs. (1—0,2) 10 000. Huruvida det är lättare att beräkna en »riktig» ränta eller en »riktig» riskkoefficient kan kanske diskuteras.

Frågan om hur många årsvinster man bör kapitalisera erbjuder nya svårigheter. Även här måste övervärdets speciella karaktär analyseras för att

ge en viss ledning. Uppenbart är att man ej kan tänka sig att kapitalisera kommande övernormala vinster. Det är ju det övervärde som finnes i företaget vid en eventuell överlåtelse som skall betalas, och detta har otvivelaktigt en begränsad varaktighet. Så småningom kommer de övernormala vinster som erhålles tack vare detta övervärde att minska för att till slut helt försvinna. Om övervärdet även i fortsättningen upprätthålles vid samma nivå, torde detta bero i större eller mindre grad på nya förhållanden, som ej påverkade företaget före överlåtelsen, t. ex. den nye företagarens skicklighet och förmåga. En icke ovanlig förenkling av beräkningarna göres genom att anta att de övernormala vinsterna, som bero på övervärdet, är lika stora under alla år de utgå. I stället kan man då begränsa detta antal år.

Med ledning av vad som här sagts om övervärdet och de beräkningar som erfordras för dess beräkning, kan man komma fram till följande alternativa formler. De beteckningar, som används, äro följande:

Ö = övervärde (goodwill)
V = väntad framtida renodlad nettovinst inkl. ränta på lån (uttryckt i det vid värderingstillfället rådande penningvärdet)
R = beräknat värde på tillgångar minus skulder (undantagandes räntebärande lån)
p' = beräknad normal ränta på R (räntefoten : 100)
p'' = kapitaliseringsränta för övervärde (räntefoten : 100)
a = antal år övervärdet beräknas vara
N = väntad framtida företagarvinst = (V—p'R)
s = riskkoefficienten för N avseende den speciella risken övervärdet är utsatt för utöver den normala till vilken hänsyn tagits vid beräkning av p'.

Med värderingstillfället avses i denna utredning det tillfälle vid vilket en eventuell överlåtelse sker.

Formel 1. Övervärdet har ett visst antal års varaktighet, dvs. de väntade övernormala vinsterna erhållas på grund av goodwill och liknande orsaker under ett begränsat antal år (a). Vinsterna anses vara lika stora varje år och kapitaliseras efter räntesatsen p''.

$$Ö = \frac{N}{1+p''} + \frac{N}{(1+p'')^2} + \ldots + \frac{N}{(1+p'')^a} \qquad (1)$$

Formel 2. Samma som formel 1, men den speciella risken lägges i en riskkoefficient (s) i stället för i kapitaliseringsräntan, som därför blir p'.

$$Ö = \frac{(1\text{-}s)N}{1+p'} + \frac{(1\text{-}s)N}{(1+p')^2} + \ldots + \frac{(1\text{-}s)N}{(1+p')^a} \qquad (2)$$

Formel 3. Avkastningen av övervärdet som finnes i företaget vid överlåtelsen avtar successivt från överlåtelsen. De olika årens övernormala vinster antas vara N_1, N_2, N_3 ..... $N_{a'}$. Kapitalisering sker efter räntesatsen p''. Observera att i detta fallet antalet år (a') blir ett annat än i formel 1 och 2, där ett genomsnittligt antal år använts.

$$Ö = \frac{N_1}{1+p''} + \frac{N_2}{(1+p'')^2} + \ldots + \frac{N_{a'}}{(1+p'')^{a'}} \qquad (3)$$

Formel 4. Samma som formel 3, men med den speciella risken inlagd i riskkoefficienten s i stället för i kapitaliseringsräntan p''. Denna riskkoefficient kan i detta fall lämpligen förändras för olika år, då risken kan antas vara olika stor. Så till exempel kan den stiga successivt då oftast de vinster som man kan vänta efter en längre tid torde vara mycket osäkrare än de som väntas redan första året. Därför kan beteckningarna s_1, s_2, . . . s_a användas för de olika årens riskkoefficienter.

$$Ö = \frac{(1-s_1)N_1}{1+p'} + \frac{(1-s_2)N_2}{(1+p')^2} + \ldots + \frac{(1-s_{a'})N_{a'}}{(1+p')^{a'}} \qquad (4)$$

Av dessa fyra formler synes (4) vara den mest detaljerade och bästa. Även om de uppgifter, som erfordras för att använda den, endast kan uppskattas med rimlig noggrannhet, torde den vara att föredra, då man tydligt kan se var svagheten i beräkningarna ligger.

III. Speciella frågeställningar, föranledda av utredningsuppdragets natur

»Standardföretagaren»

För den fortsatta diskussionen om övervärden i bussföretag, har det befunnits lämpligt att införa begreppet »standardföretagare». Därmed avses en sådan företagare som besitter normal skicklighet och förmåga. Om denne skulle kunna erhålla mer än normal avkastning på det egna kapitalet är denna övernormala vinst oberoende av företagarens personliga kvalifikationer. Vilken annan företagare som helst, som besitter normal skicklighet, skulle ju kunna erhålla samma resultat av rörelsen.

Vad som bör avses med normal skicklighet blir föremål för subjektiv bedömning och erbjuder naturligtvis stora svårigheter. Något slags genomsnitt eller typtal för branschens företagare torde ej bli rättvisande, då man troligen kan anta, att de flesta bussföretagare besitter en mer eller mindre utpräglad speciell fallenhet för denna bransch. Observeras bör att standard-

företagaren ej motsvaras av någon speciell företagare utan utgör en rent teoretisk konstruktion, med vilken de verkliga företagarna kan jämföras.

Då bl. a. kostnadsförhållandena för olika stora företagare och eventuellt även för olika typer av bussföretag (t. ex. företag med stadstrafik, förortstrafik eller landsbygdstrafik) torde vara ganska olikartade, är det troligen nödvändigt att tänka sig ett flertal standardföretagare. Vilket antal som är lämpligt och praktiskt och vilka storlekar och typer som dessa bör representera kan ej anges i detta sammanhang, då några uppgifter om olika företags kostnads- och intäktsförhållanden ej finnas tillgängliga för utredningen.

Strukturövervärde och företagarövervärde

Om ett övervärde finnes i ett företag även om detta ledes av en standardföretagare, kan man tala om ett strukturövervärde sammanhängande t. ex. med företagets monopolställning, medgivna taxor etc. Den del av övervärdet däremot, som uppkommit endast tack vare företagarens speciella skicklighet, kan kallas företagarövervärde.

En del av strukturövervärdet kan bestå av sådana värden, som visserligen ej är beroende av någon speciell skicklighet hos företagaren, men som kan ha erfordrat vissa uppoffringar av denne före överlåtelsen. Det kan t. ex. vara fråga om den för företaget erforderliga organisationen. Dessutom kan häri ligga de förbättrade möjligheterna att anskaffa kapital tack vare att företaget redan visat sig vara räntabelt. Huruvida denna del av strukturövervärdet är av värde för en ny företagare beror på i vilken utsträckning han utnyttjar dessa fördelar.

Övervärde ur säljarens resp. köparens synpunkt

Övervärdet kan naturligtvis ofta beräknas till olika storlek, om kalkylerna utföras av säljaren med tanke på att alternativt bedriva rörelsen som tidigare eller av en köpare, som exempelvis avser att inlemma linjen i en redan befintlig organisation. Detta senare värde torde oftast vara större, då köparen genom rationalisering eller ökad samtrafik kan minska kostnaderna eller öka intäkterna. Man kan även tänka sig att köparens övervärdeskalkyl ger ett lägre värde än säljarens, t. ex. på grund av att han av en eller annan orsak anser sig förpliktigad att ge bättre service eller erbjuda lägre taxor. Detta kan vara fallet när en kommun eller ett kommunalt företag uppträder som köpare. Uteslutet är ej heller att köparen av prestigehänsyn är villig att betala mer än vad de troliga kommande vinsterna motivera för att få överta en viss linje.

De kalkyler, som på detta sätt utföras av säljaren (övervärdet sett ur säljarens synpunkt) är sålunda beroende endast av säljarens kvalifikatio-

ner, medan de som göras av köparen (övervärdet sett ur köparens synpunkt) blir beroende både av säljarens och köparens kvalifikationer och förhållanden. När en uppgörelse sedan skall komma till stånd, måste det bli fråga om en kompromiss, om värderingarna skiljer sig från varandra. Kan ej en sådan kompromiss uppnås, blir ingen överlåtelse av. Naturligtvis måste vid förhandlingarna säljaren räkna med köparens värderingssynpunkter och köparen med säljarens.

Några exempel på intäkts- och kostnadsutvecklingen före och efter en överlåtelse

Hur intäkterna och kostnaderna kan tänkas utveckla sig i ett företag före och efter en överlåtelse kan illustreras med följande fyra figurer[1], som ange olika alternativ med olika stor skicklighet hos såväl säljare som köpare. I inget fall har dock vare sig säljare eller köpare antagits vara mindre än normalt skickliga. Genomgående för dessa figurer är kurvorna för standardföretagarens kostnads- och intäktsnivå (K_{st} och I_{st}). För enkelhetens skull antas dessa ligga på samma höjd hela tiden. Avståndet mellan dem anger det strukturöverskott standardföretagaren erhåller.

Om företaget överlåtes till en ny företagare, är denne troligen villig att betala för det övervärde, som erhålles genom en kapitalisering av de väntade övernormala vinsterna med hänsyn till den risk, som kan anses vara förknippad med denna investering. Denna riskhänsyn kan tas antingen genom en motsvarande ränta eller genom korrigering av de framtida vinsterna med en viss riskkoefficient. Det övervärde, som i detta fall föreligger, är emellertid oberoende av företagarnas skicklighet, om både säljare och köpare är standardföretagare.

Av de övriga kurvorna beteckna I_s- och K_s-kurvorna inkomst- och kostnadsutvecklingen i företaget före överlåtelsen, medan I_k- och K_k-kurvorna avse den troliga utvecklingen efter överlåtelsen. Uppenbarligen är dessa kurvor beroende av säljarens och köparens kvalifikationer.

I fig. 1 är säljaren en speciellt skicklig företagare med inkomst- och kostnadskurvorna I_s och K_s medan köparen är standardföretagaren med inkomst- och kostnadskurvorna I_k och K_k, vilka så småningom närma sig I_{st} och K_{st}, som utmärka den mot hans standardskicklighet svarande nivån. Figuren illustrerar därigenom övervärdet sett ur säljarens synpunkt.

Detta övervärde utgöres av summan av vinsterna inom det streckade området kapitaliserade till överlåtelsetillfället. Att säljaren bör räkna med standardföretagarens sjunkande inkomst- och stigande kostnadskurva som underlag för sin övervärdeskalkyl har redan tidigare förklarats. För att han skall kunna uppehålla företaget på den nivå, som motsvarar hans skick-

[1] Dessa figurer, liksom fig. 5 i kap. V, har konstruerats av ekon. lic. T. Paulsson Frenckner men har här utvecklats något.

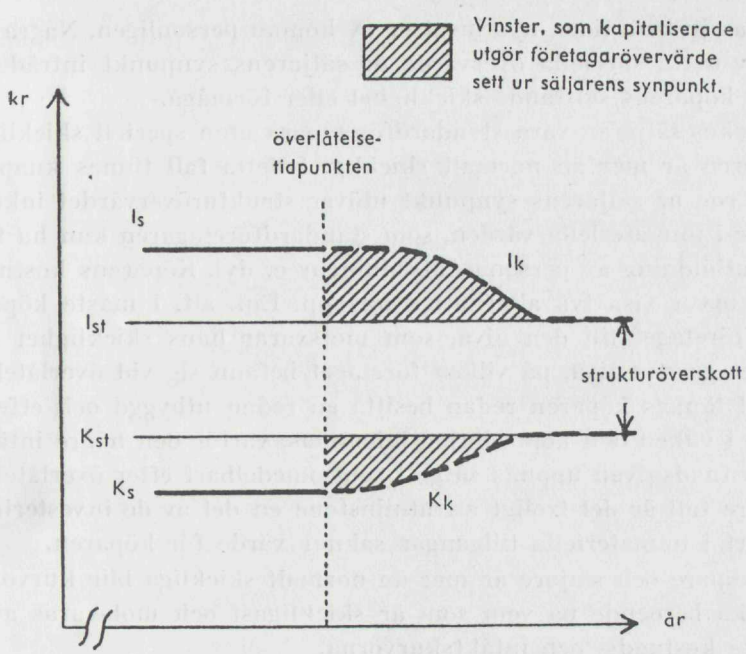


Fig. 1. Kostnader och intäkter då säljaren är speciellt skicklig och köparen standardföretagare. (Företagarövervärdet sett ur säljarens synpunkt.)

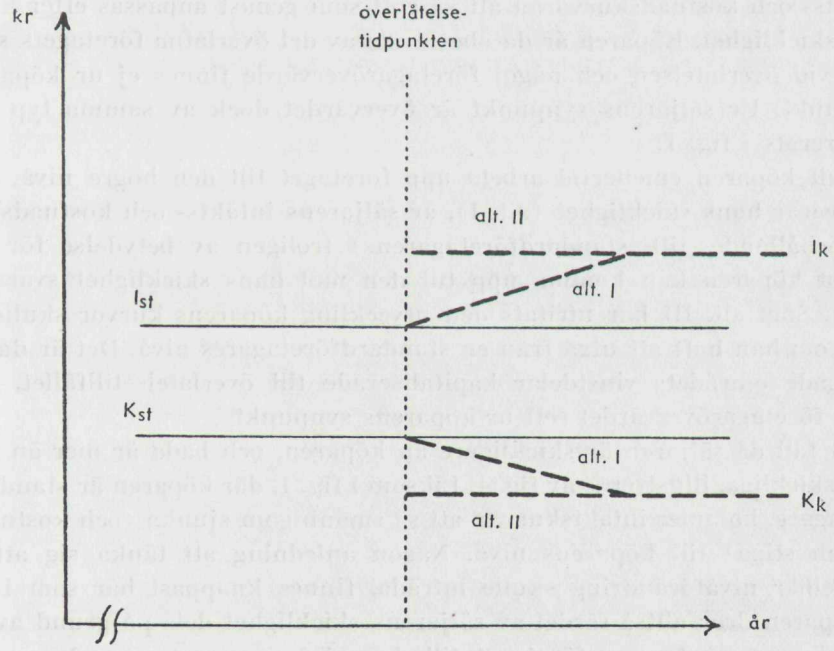


Fig. 2. Kostnader och intäkter, då säljaren är standardföretagare och köparen speciellt skicklig. (Företagarövervärde föreligger ej.)

lighet, fordras ju hela tiden nya insatser av honom personligen. Några förändringar av detta speciella övervärde ur säljarens synpunkt inträder ej på grund av köparens skiftande skicklighet eller förmåga.

I fig. 2 tänkes säljaren vara standardföretagare utan speciell skicklighet medan köparen är mer än normalt skicklig. I detta fall finnes knappast något övervärde ur säljarens synpunkt utöver strukturövervärdet inkl. de investeringar i immateriella värden, som standardföretagaren kan ha företagit, t. ex. utbildning av personal, utredningar o. dyl. Köparens kostnads- och intäktskurvor visa två alternativa förlopp. Enl. alt. I måste köparen arbeta upp företaget till den nivå, som motsvarar hans skicklighet från standardföretagarens nivå, på vilken företaget befann sig vid överlåtelsen. Enligt alt. II tänkes köparen redan besitta en redan utbyggd och effektiv organisation i vilken den köpta linjen inlemmas, varför den högre intäkts- och lägre kostnadsnivån uppnås så gott som omedelbart efter överlåtelsen. I detta senare fall är det troligt att åtminstone en del av de investeringar säljaren gjort i immateriella tillgångar saknar värde för köparen.

Då både köpare och säljare är mer än normalt skickliga blir kurvornas utseende olika beroende på vem som är skickligast och motsvaras av de förmånligaste kostnads- och intäktskurvorna.

Fig. 3 uttrycker det fall då köparen är skickligare än säljaren. Om köparen redan har en organisation att inlemma linjen i (alt. II) kommer intäkts- och kostnadskurvorna att så gott som genast anpassas efter köparens skicklighet. Köparen är då oberoende av det överlåtna företagets ställning vid överlåtelsen och något företagarövervärde finnes ej ur köparens synpunkt. Ur säljarens synpunkt är övervärdet dock av samma typ som illustrerats i fig. 1.

Skall köparen emellertid arbeta upp företaget till den högre nivå, som motsvarar hans skicklighet (alt. I), är säljarens intäkts- och kostnadsnivå (i förhållande till standardföretagarens) troligen av betydelse för hur snabbt köparen kan komma upp till den mot hans skicklighet svarande nivån. Som alt. III har utritats den utveckling köparens kurvor skulle ha följt, om han haft att utgå från en standardföretagares nivå. Det är då det skuggade områdets vinstdelar kapitaliserade till överlåtelsetillfället, som utgör företagarövervärdet sett ur köparens synpunkt.

Det fall då säljaren är skickligare än köparen, och båda är mer än normalt skickliga, illustreras av fig. 4. Liksom i fig. 1, där köparen är standardföretagare, kommer intäktskurvan att så småningom sjunka (och kostnadskurvan stiga) till köparens nivå. Någon anledning att tänka sig att en omedelbar nivåförändring skulle inträda, finnes knappast här som i fig. 3. Köparen drar alltså fördel av säljarens skicklighet dels på grund av att han slipper arbeta upp företaget till den nivå som motsvarar hans nivå (alt. III) och dels på grund av att de första årens vinster bli högre än vad

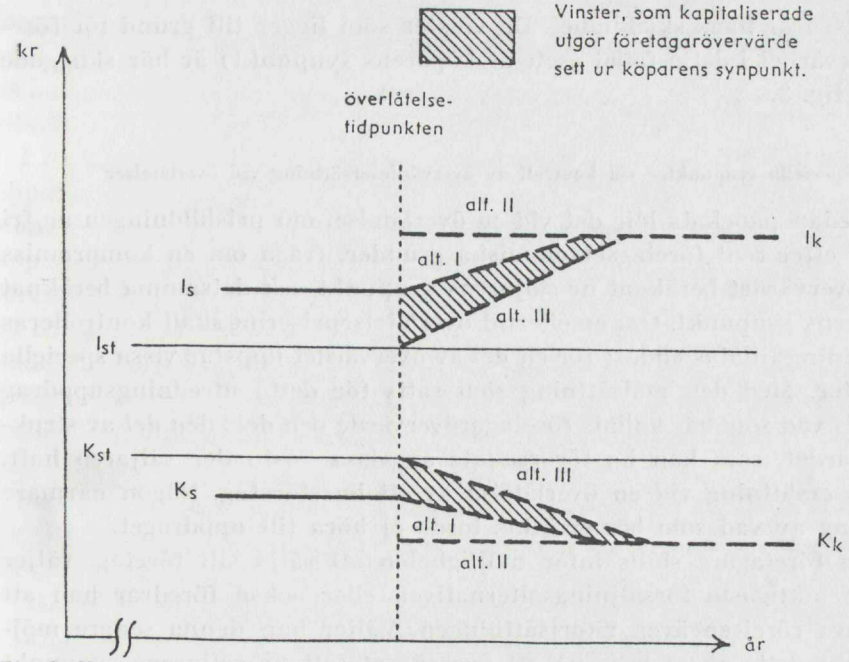


Fig. 3. Kostnader och intäkter, då både säljare och köpare är mer än normalt skickliga, men köparen är skickligare än säljaren. (Företagarövervärdet sett ur köparens synpunkt.)

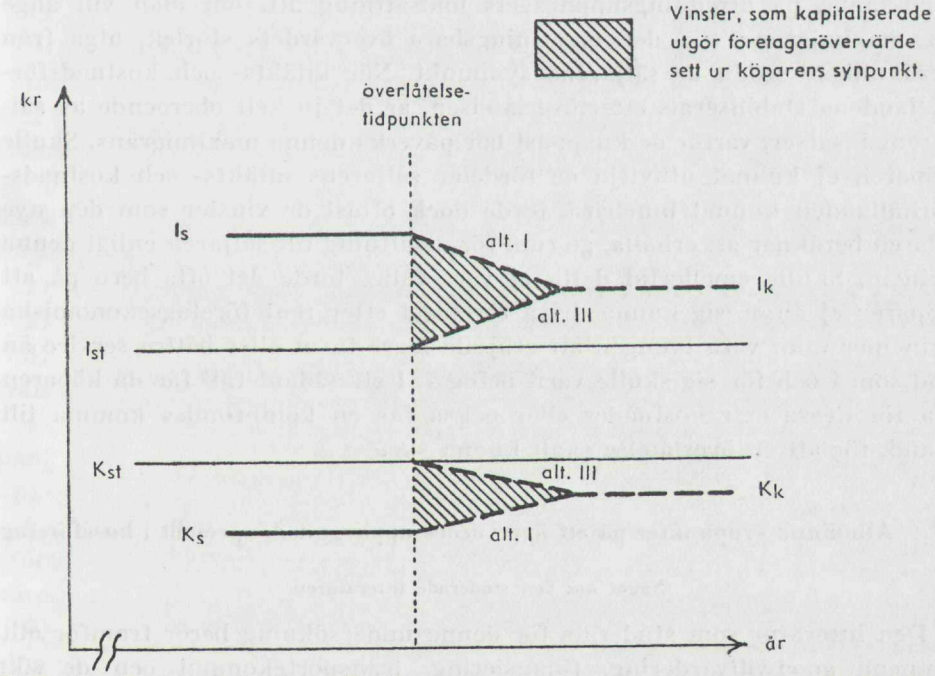


Fig. 4. Kostnader och intäkter, då både säljare och köpare är mer än normalt skickliga, men säljaren skickligare än köparen. (Företagarövervärdet sett ur köparens synpunkt.)

som motsvarar hans skicklighet. De vinster som ligger till grund för företagarövervärdet i detta fallet (sett ur köparens synpunkt) är här skuggade liksom i fig. 3.

Speciella synpunkter vid kontroll av övervärdesersättning vid överlåtelser

Som redan påpekats blir det vid en överlåtelse, om prisbildningen är fri och sker efter rent företagsekonomiska grunder, fråga om en kompromiss mellan övervärdet beräknat ur säljarens synpunkt och detsamma beräknat ur köparens synpunkt. Om emellertid överlåtelsepriserna skall kontrolleras och betalning tillåtas endast för en del av övervärdet uppstår vissa speciella svårigheter. Med den målsättning som satts för detta utredningsuppdrag torde dels vad som här kallats företagarövervärde och dels den del av strukturövervärdet, som kan ha förorsakats av vissa kostnader säljaren haft, motivera ersättning vid en överlåtelse av ett bussföretag. Någon närmare precisering av vad som bör ersättas torde ej höra till uppdraget.

Om en företagare ställs inför möjligheten att sälja sitt företag, väljer han fördelaktigaste försäljningsalternativet, eller också föredrar han att själv driva rörelsen även i fortsättningen. Väljer han denna senare möjlighet, kan detta sägas bero på att övervärdet sett ur säljarens synpunkt är större än övervärdet sett ur köparens synpunkt. Det förefaller lämpligt med tanke på utredningsuppdragets målsättning att, om man vill ange en maximigräns för det ersättningsbara övervärdets storlek, utgå från beräkningar sedda ur säljarens synpunkt. När intäkts- och kostnadsförhållandena stabiliserats efter överlåtelsen, är det ju helt oberoende av säljarens insatser, varför de knappast bör påverka denna maximigräns. Skulle köparen ej kunnat utnyttja de fördelar säljarens intäkts- och kostnadsförhållanden kunnat innebära, torde dock oftast de vinster som den nye ägaren beräknar att erhålla, ge rum för ersättning till säljaren enligt denna princip. Skulle emellertid detta ej vara fallet torde det ofta bero på att köparen ej anser sig kunna driva företaget efter rent företagsekonomiska principer utan vara tvungen att erbjuda lägre taxor eller bättre service än vad som i och för sig skulle varit befogat. I ett sådant fall får då köparen stå för dessa extrakostnader eller också får en kompromiss komma till stånd, för att en överlåtelse skall kunna ske.

IV. Allmänna synpunkter på ett övervärdes uppbyggnad, speciellt i bussföretag

Något om den studerade litteraturen

Den litteratur som studerats för denna undersökning berör framför allt ämnena goodwillvärdering, finansiering, transportekonomi och de s.k. public utilities. Det som kanske mest intresserar i detta sammanhang är

litteraturen om goodwillvärdering. Tyvärr är författarnas huvudintresse inriktat på metoder för värdering av goodwill och endast mera flyktigt på beståndsdelarna hos detta värde eller på orsakerna till värdets uppkomst, vilket torde vara av största intresse för denna utredning.

I J. M. Yang, Goodwill and Other Intangibles, New York 1927, göres en uppdelning av goodwillvärdet främst för att utgöra grundlag för en diskussion av goodwillens väsen. Författaren skiljer därvid på den goodwill, som uppstår genom kundernas inställning till företaget, och den, som består i företagets effektivitet och alltså berör kostnadssidan, samt den, som beror på företagets speciella möjligheter att erhålla vissa fördelar på kreditmarknaden. Den goodwill som berör kundsidan uppdelar Yang sedan i undergrupper: fördelar genom företagets inriktning att betjäna en viss kundkategori, fasta förbindelser med kunder, lokaliseringen, varumärken o. dyl. samt goodwill beroende av monopolvinster.

Ett försök att klarlägga de olika källorna till ett goodwillvärde har gjorts av H. E. Seed, Goodwill as a Business Asset, London 1937, och där behandlas följande tänkbara källor:

1) Företagarens personlighet, speciella skicklighet eller inflytande.
2) Varornas och de erbjudna tjänsternas anseende.
3) Lokalens läge.
4) Besittningen av ett effektivt monopol.
5) Anseende för hederlighet.

Endast i ett fall har utredningsmannen stött på en uppdelning av goodwill i olika beståndsdelar för att användas vid värderingen. Det är H. Kaner, som i A New Theory of Goodwill, London 1937, tar upp följande typer av goodwill. Någon lösning av värderingsproblemet i de olika fallen har han dock ej lyckats lägga fram annat än antydningsvis. De olika typerna är följande:

1) Lokaliseringsgoodwill, dvs. affärsvärdet av lokalens läge.
2) Effektivitetsgoodwill berör kostnadssidan i företaget.
3) Organisationsgoodwill avser speciellt distributionssidan till skillnad från effektivitetsgoodwillen. Kan eventuellt beräknas efter omsättningen.
4) Annonseringsgoodwill. Endast i sådana fall då en större annonskampanj skapat en goodwill, som endast fordrar relativt små kostnader för att upprätthållas, kan denna form av goodwill anses ha något värde.
5) Personlig goodwill, dvs. den goodwill som beror på en viss persons (företagsledarens) förbindelser och skicklighet. Får endast tas med vid en värdering om den med säkerhet kan påvisas.
6) »Vanegoodwill» uppstår på grund av kundernas ovillighet att ändra sina inköpsvanor om ej något speciellt påverkar dem, varför ett redan existerande företag alltid har ett visst företräde framför ett nytt.

7) Monopolgoodwill beror på företagets eventuella monopolställning.

Dessa olika försök till uppdelning av övervärdet kan naturligtvis ej användas utan omarbetning för de speciella förhållanden som råder inom bussföretag med speciellt linjetrafik.

Övervärdets uppbyggnad i ett bussföretag, sett från rent företagsekonomiska synpunkter

I ett bussföretags övervärde, beräknat enligt företagsekonomiska grunder, torde man kunna särskilja vissa beståndsdelar. Uppdelningen blir emellertid ej klart logisk, då de olika delarna är av vitt skild karaktär och dessutom beroende av varandra i större eller mindre utsträckning. De viktigaste förhållanden en köpare anser motivera betalning för ett övervärde i företaget, torde vara trafikbehovet, monopolställningen och taxeläget samt personlig goodwill, organisationen och effektiviteten i företaget.

Monopolställningen torde i huvudsak blott beröra strukturövervärdet, medan trafikbehov, taxeläge och organisation delvis kan bero på individuell företagarskicklighet och således tillsammans med övriga två faktorer komma att påverka företagarövervärdet. Här nedan följer en allmän diskussion om dessa beståndsdelar.

1) *Trafikbehovet.* Grundförutsättningen för att ett bussföretag skall kunna ge mer än normal vinst är att trafikbehovets storlek och karaktär medger detta. Det säger sig självt, att det måste finnas ett större antal trafikanter, som är villiga att använda en viss busslinje, för att intäkterna skall kunna överstiga kostnaderna. Möjligheten att med jämförelsevis få bussturer tillfredsställa ett stort trafikbehov är naturligtvis gynnsam för rörelsens resultat, och på samma sätt kan en linje, som endast behöver trafikeras under lågtrafiktid och då kan utnyttja vagnar, som andra tider är nödvändiga för andra linjer, ge ett överskott, som kan ge upphov till ett övervärde, även om resandefrekvensen är relativt liten. Om trafikbehovet är stort, har trafikföretaget dessutom troligen bättre möjlighet att effektivt utnyttja vagnpark och personal än om det är litet. Såväl trafikbehovets storlek som dess karaktär kan sålunda ha ett väsentligt inflytande på räntabiliteten och på övervärdet.

2) *Monopolställningen.* Varje bussföretag har en viss monopolställning beroende dels på att trafikbehovet ej är tillräckligt för två företag och viljan att uppta konkurrens därför liten hos andra företag, samt dels på att myndigheterna i regel ej lämnar koncession till mer än ett företag på en och samma sträcka. Detta förhållande påpekas bl. a. av K. T. Healy i The Economics of Transportation in America, New York 1940, som också säger att monopolställningen oftast är mest framträdande på linjer av lokal karaktär. På längre linjer uppträder andra bussföretag och järnvägar ofta

som konkurrenter. Resultatet har blivit enligt Healy, att taxenivån gärna ligger högre för lokaltrafiken än för långlinjetrafiken.

Dessa två typer av monopol, det naturliga monopolet, som skulle existera även utan myndigheternas reglering, och det koncessionerade, har något olika karaktär. Den naturliga monopolställningen kan naturligtvis ej bli total, då risk för konkurrens alltid torde finnas. Sådan konkurrens kan lätt medföra slöseri. I stället för att ett företag kör med en buss sätter exempelvis två konkurrerande företag in var sin. Denna risk för konkurrens torde dock som regel vara relativt liten, men hindrar dock ett alltför kraftigt utnyttjande av det naturliga monopolet. Av större betydelse är troligen konkurrensen från andra trafikmedel, tåg, båt eller spårvagn, där sådana alternativ finnas, eljest cykel eller bil, på kortare sträcka även möjligheten att gå till fots. Dessutom kan taxorna ha inflytande på trafikområdets allmänna utveckling och därmed på trafiken i framtiden. Den naturliga monopolställningen är sålunda ej fullständig för ett bussföretag, men kan ge upphov till säkerligen ganska stora övervärden och ofta ha en relativt lång varaktighet, även om risken är relativt stor (hög kapitaliseringsränta bör beräknas).

Naturligt monopol av detta slag finnes naturligtvis i de flesta branscher, och som en speciell typ kan man betrakta det förhållandet att kunderna söker sig till ett äldre företag utan att detta erbjuder några speciella fördelar framför ett nyare.

Genom att det fordras koncession, som utfärdas av resp. länsstyrelse eller Statens Biltrafiknämnd, för att en företagare skall få öppna trafik på en busslinje och sådan koncession i regel endast utfärdas för en företagare för en och samma linje, erhåller denne sålunda ofta ensamrätt till denna trafik. Samtidigt begränsas emellertid möjligheterna att utnyttja denna monopolställning genom att myndigheterna fastställer taxor och turlistor. Det övervärde som skulle kunna uppstå på grund av monopolet begränsas sålunda av myndigheternas kontroll. Det förefaller vara synnerligen vanskligt att försöka dra någon gräns mellan det monopolövervärde som beror på det naturliga monopolet och det som tillkommer på grund av koncessionens skydd. I vissa fall torde koncessionen vara av ett mycket stort värde för ett företag, speciellt då konkurrens eljest skulle vara sannolik, t. ex om två linjer delvis följa samma väg men den ena ej får ta upp lokala resande på den gemensamma sträckan. Denna form av inskränkningar i koncessionen är relativt vanlig i Sverige. Någon garanti för att tillståndet, som utställes för viss tid eller tills vidare, skall förnyas av myndigheterna eller att nya konkurrerande linjer ej tillåtas uppta trafik på en tidigare koncessionerad sträcka finnes heller ej, varför något evigt övervärde knappast kan tänkas.

Då koncession fordras för att få trafikera en viss linje även om ett natur-

ligt monopol föreligger, kan man betrakta allt övervärde som är beroende av företagets linjesträckning som hörande till koncessionen, men en sådan definition kan knappast anses praktisk i denna utredning.

3) *Taxeläget.* Som redan nämnts kontrolleras taxorna av myndigheterna, och om denna kontroll vore effektiv och skedde efter sådana principer att koncessionens värde ej medräknas bland tillgångarna vid beräkning av skälig vinst på rörelsen, skulle det övervärde som uttages för denna koncession praktiskt taget försvinna. I USA har dessa principer inarbetats i lagen (Interstate Commerce Act, part II) där det stadgas att Interstate Commerce Commission vid sin bedömning av vad som är att betrakta som skälig taxa ej får ta hänsyn till »goodwill, avkastningsförmåga eller tillståndet enligt vilket en sådan trafikutövare arbetar .....» Emellertid framhåller Healy att kontrollen ej utövas effektivt.

Då det inte anses lämpligt med speciella taxor för varje busslinje, utan det anses önskvärt med en viss enhetlighet, har det föreslagits, att ett mindre antal taxor (t. ex. fem) utarbetas av myndigheterna, som också sedan beslutar vilken av dessa som skall tillämpas på respektive linje. Genom en sådan taxesättning kan övervärdena ej helt elimineras, men dock i hög grad begränsas, förutsatt att kontrollen göres effektiv och att ovannämnda principer tillämpas.

De fördelar som kan erhållas genom taxesättningen kan ej betraktas som del av övervärdet utan snarare som en form av exploatering av goodwill, monopolställning eller andra fördelar av liknande karaktär. Om en köpare skulle ha möjlighet att fullt utnyttja sin ställning, skulle den föregående ägarens taxesättning vara utan betydelse vid beräkning av övervärdet. Emellertid har i regel ej köparen denna möjlighet, då myndigheternas kontroll hindrar oskäliga taxehöjningar och svårigheter dessutom kan uppstå genom trafikanternas reaktioner inför »omotiverade» avgiftsökningar.

4) *Personlig goodwill, firmanamnet o. dyl.* har troligen ett relativt litet inflytande på företagets resultat i denna bransch, även om man ej helt kan bortse från dessa faktorer. Inom ett litet företag kan exempelvis den personliga kontakten mellan trafikanterna och ägaren/chauffören vara av ett visst värde. En sådan kontakt kan emellertid ofta ej överlåtas till en ny ägare, även om säljaren kvarstår i företaget. Det är tänkbart att om konkurrensmöjligheter förelåge på marknaden, den personliga goodwillen och andra liknande värden skulle ha större betydelse än under nuvarande konkurrensbegränsande system.

5) Med *organisationen* avses här det värde som ligger i att företaget finnes organiserat, med erforderlig personal, en upparbetad arbetsrutin etc. Man kan säga, att skillnaden mellan de framtida vinsterna i ett igång varande företag och i ett som nybildas för att utföra samma trafik (kapitaliserade på lämpligt sätt) utgör värdet av organisationen, om alla andra

förhållanden är desamma: samma ledning, samma företagspolitik, samma monopolställning etc. Det är sålunda ej fråga om en speciellt effektiv organisation utan den grad av organisation, som är nödvändig för att bedriva rörelsen överhuvudtaget.

Organisationens värde finnes under ett företags hela livslängd eller rättare sagt den ursprungliga organisationen ersättes ständigt. Observeras bör att värdet kan vara avsevärt lägre eller helt saknas för en köpare som inlemmar linjen i en organisation, som han redan besitter, än för en köpare som har för avsikt att bedriva rörelsen på samma sätt som säljaren gjort. Man kan även tänka sig negativa värden av organisationen ur köparens synpunkt, t. ex när köparen övertar organisationen med dess förpliktelser mot personalen och andra, utan att kunna utnyttja den till fullo.

6) *Effektiviteten* i ett företag bör ej anses skapa övernormala vinster, om den inte är större än vad som är normalt. Ett övervärde på grund av en sådan speciell effektivitet kan finnas i åtskilliga bussföretag där företagsledaren visat speciell skicklighet och förmåga. Emellertid får övervärdet en kort varaktighet om det fordras en ständig insats från den tidigare företagsledaren för att de övernormala vinsterna, som uppstår på grund av effektiviteten, skall kunna upprätthållas, såvida ej denne kvarstår i företaget även i fortsättningen. Genom en upparbetad arbetsrutin kan den dock få en längre varaktighet, men den är även i sådana fall begränsad, då denna rutin ständigt måste överses och utvecklas för att kunna vara effektiv.

V. Beräkningsmetoder för övervärdets beståndsdelar

Som redan nämnts vill den nyss angivna uppdelningen visa hur en köpare (och en säljare) skulle betrakta företagets övervärde, om han endast ginge efter rent företagsekonomiska grunder. Någon större hjälp för att värdera olika delar av företagets övervärde för sig ger den emellertid ej, och indelningen tillfredsställer knappast de krav, som måste uppställas i denna utredning. Enligt uppdragsgivarna gäller det att söka klarlägga i vilken utsträckning övervärdet beror på företagarens arbete, skicklighet och förmåga och i vilken utsträckning det beror på andra faktorer.

Den uppdelning i struktur- och företagarövervärde, som introducerats i kap. III torde vara väsentlig, när det gäller att avgöra vad som skall ersättas och vad som ej skall ersättas. Någon generell uppdelning av övervärdet enligt dessa linjer torde emellertid vara svår att göra. Man skulle istället kunna gå till de speciella åtgärder och omständigheter, som kan ha påverkat övervärdet och söka analysera dem. Detta har också försökts i denna utredning. För att på denna väg kunna få fram företagarövervärdet kan man gå efter två olika metoder, additionsmetoden och subtraktionsmetoden.

Båda dessa metoder går ut på kapitalisering av väntade årsresultat eller

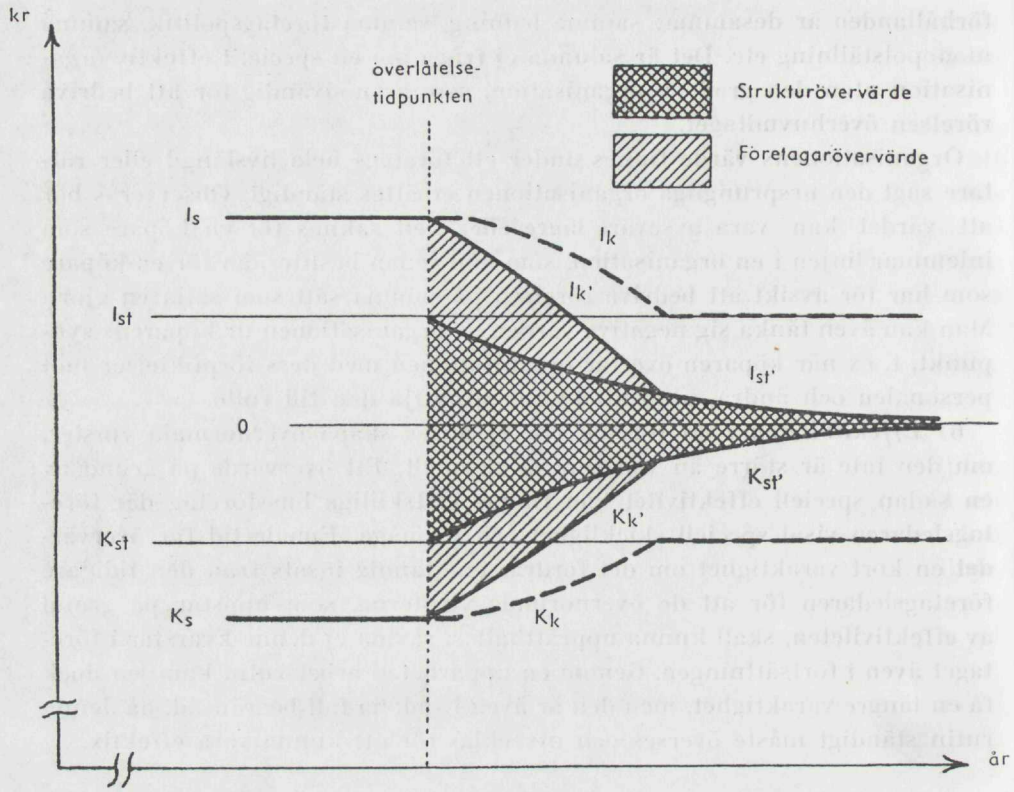


Fig. 5. Företagarövervärde och strukturövervärde sett ur säljarens synpunkt kapitaliserade till överlåtelsetillfället.

delar av årsresultat och förklaras lättast med hjälp av fig. 5. Kurvorna I_{st}, K_{st}, I_s, K_s och I_k, K_k är av samma typ som i fig. 1 och beteckna standardföretagarens, säljarens och köparens resp. intäkts- och kostnadskurvor. Övervärdet ses ur säljarens synpunkt, och säljaren anses vara mer än normalt skicklig medan köparen är standardföretagare. Varje årsvinst, såväl standardföretagarens som köparens, har kapitaliserats till överlåtelsetillfället, och varje års kapitaliserade belopp har fördelats på båda sidor om linjen oo, som är helt godtyckligt vald, och på detta sätt ger skillnaden mellan de nya intäkts- och kostnadskurvorna, som erhållits både för standardföretagaren och för köparen (I_{st}' och K_{st}' samt I_k' och K_k'), uttryckts för varje kommande års väntade vinst kapitaliserad till överlåtelsetillfället. Observeras bör att figuren endast vill illustrera skillnader mellan inkomst- och kostnadskurvorna och vissa företeelser med anledning av denna skillnad. Kurvornas höjd över nollinjen är alltså utan betydelse.

Strukturövervärdet representeras då av den rutade figuren mellan I_{st}' och K_{st}'. I figuren framställes detta som om de övernormala vinster, som skola kapitaliseras, skulle utgå i oändlighet. Det är uppenbart orimligt att vänta sig något sådant, och av denna anledning tar man i regel hänsyn till risken att dessa övernormala vinster så småningom utebli genom att så att säga klippa av spetsen i den rutade figuren. Man kapitaliserar alltså inte mer än ett visst antal års väntade vinster, eller också låter man dessa vinster successivt minska allteftersom riskerna ökar (jämför resonemanget om riskkoefficienten i kap. II, sid. 102).

Företagarövervärdet representeras av de två streckade ytorna mellan I_k' och I_{st}' och mellan K_{st}' och K_k'. Det är alltså dessa ytor som skall särskiljas.

Additionsmetoden går ut på att varje åtgärd, som kan tänkas påverka företagarövervärdet, analyseras och värderas med tanke på dess betydelse för detta övervärde. Man kan sedan antingen först bedöma varje faktors andel i företagets övervärde för hela den period man antar den har betydelse, eller också först analysera de faktorer man antar inverka första året, därefter de som antas inverka andra året osv. och sedan lägga ihop de olika årens företagaröverskott kapitaliserade till nuvärden.

Den främsta risken med denna metod är att man kan göra dubbelräkningar genom att vissa faktorer ej inverkar oberoende av varandra, resp. att just kombinationen av olika faktorer skapar övervärden, som ej medräknas.

Enligt *subtraktionsmetoden* beräknas det totala övervärdet och från detta drages sedan strukturövervärdet. Detta kan eventuellt beräknas på samma sätt som företagarövervärdet vid additionsmetoden, varvid någon principiell skillnad mot denna knappast finnes. Emellertid torde man även kunna beräkna strukturövervärdet $Ö_s$ enligt följande formel, i vilken N' avser strukturöverskottet och p'' kapitaliseringsräntan (räntefoten : 100) för övervärdet. Den risk som är förenad med övervärdet ligger då helt i p''.

Formel 5:

$$Ö_s = \frac{N'}{(1+p'')} + \frac{N'}{(1+p'')^2} + \ldots = \frac{N'}{p''} \qquad (5)$$

Lägger man den speciella övervärdesrisken i en riskkoefficient, s, som i formel 2 på sid. 103, erhåller man formel 6, varvid p' avser kapitaliseringsränta med hänsyn till »normal» affärsrisk men ej speciell risk förknippad med övervärdet.

Formel 6:

$$Ö_s = \frac{sN'}{(1+p')} + \frac{sN'}{(1+p')^2} + \ldots = \frac{sN'}{p'} \qquad (6)$$

Det är även tänkbart att man skulle kunna bestämma strukturövervärdet från en samlad erfarenhet av ett större antal företags kostnads- och intäktsstatistik. Huruvida en sådan generalisering är möjlig torde vara svårt att avgöra utan att närmare granska den statistik av detta slag som kan finnas tillgänglig. Är detta fallet, torde dock denna tillämpning av subtraktionsmetoden innebära vissa fördelar framför de tidigare nämnda, framför allt därför att den, när den en gång utarbetats, synes vara lättare att använda.

Vilken av dessa metoder, additions- och subtraktionsmetoden med varianter, som är lämpligast att använda, kan knappast avgöras på detta stadium, då inga uppgifter om speciella företag finnes att basera ett avgörande på.

VI. Diskussion av olika faktorer som påverka ett bussföretags övervärde

Allmänna synpunkter

Vid vilken metod man än använder för att värdera övervärdets olika delar, är det väsentligt att varje faktor, som kan tänkas påverka övervärdet, analyseras och dess betydelse uppskattas. Det är framförallt ur följande synpunkter, som denna undersökning bör göras:

a) Har resp. faktor påverkats av företagsledarens insatser, eller är den beroende av utomstående förhållanden?

b) Kan dessa insatser anses vara beroende av företagsledarens speciella skicklighet?

c) Hur kommer faktorn att påverka de framtida vinsterna?

d) Under vilken tid kan faktorn tänkas påverka företagets resultat?

e) Hur skall faktorns inflytande kunna mätas och värderas?

Om frågan a) kan besvaras, kan de faktorer, som påverka strukturövervärdet och som är helt oberoende av företagarens eget arbete och skicklighet, särskiljas. Emellertid finnes, som redan tidigare påpekats, en del av strukturövervärdet, som visserligen ej är beroende av företagarens speciella skicklighet, men som ändock är beroende av företagarens insatser. De faktorer som påverka denna del av strukturövervärdet kunna särskiljas i och med att frågan b) besvaras. Naturligtvis kan denna klassificering ej göras generell. Åtskilliga faktorer torde på samma gång vara beroende både av företagarens insatser, vare sig dessa ha krävt speciell skicklighet eller ej, och utomstående förhållanden.

Frågan c) hur en viss faktor kommer att påverka de framtida vinsterna är också av stor betydelse. Villkoret för att en åtgärd skall kunna vara av värde för en ny företagare är, att den kan väntas ge resultat även efter överlåtelsen, och att detta resultat ej kan uppnås av en standardföretagare, som kan tänkas överta rörelsen av en annan standardföretagare. Detta värde

kan då ligga dels i själva initiativet till åtgärden, dels i den investering, som kan ha gjorts i detta sammanhang.

Genom att ta initiativet till en viss åtgärd utsätter sig företagaren för en speciell risk utöver den allmänna affärsrisk, som alltid är förenad med att driva busstrafikrörelse. Denna speciella risk varierar givetvis mycket från fall till fall. Emellertid har den risk, som var förenad med att ta initiativet vid den tidpunkt det i verkligheten togs, ej av så stort intresse vid en värdering utan snarare den risk, som skulle kunna tänkas vara förenad med att vid värderingstillfället vidta ifrågavarande åtgärd. Skulle genom företagets utveckling risken blivit speciellt liten är denna utveckling naturligtvis värdefull även på detta område, men hänföres här helt till diskussionen om de faktorer, som påverkat företaget i denna riktning.

Det är emellertid ej bara ett risktagande att ta ett visst initiativ. Det kan också fordras en viss skicklighet och framsynthet för att kunna bedöma lämpligheten och lönsamheten av åtgärden. Den skicklighet den tidigare företagaren ådagalagt torde vara av värde för den nye företagaren endast i den mån den skulle vara erforderlig för att vidta åtgärder vid värderingstillfället och endast om den då kan anses vara större än en standardföretagares. I vissa fall skulle vilken företagare som helst kunna tänkas vidta en viss åtgärd, medan i andra endast en speciellt skicklig skulle kunna se dess möjligheter att förbättra rörelsens resultat.

Förutom dessa värden erhåller köparen, tack vare att åtgärden prövats under en viss tid, erfarenheter av olika slag, på vilka han kan basera sina framtida beslut, och dessa erfarenheter kan sannolikt ofta vara värdefulla.

Dessa fördelar, som kan komma den nye ägaren till godo, har naturligtvis mycket skiftande värden och någon rationell värderingsmetod torde vara svår att finna, men en uppskattning av värdet är kanske ofta tänkbar.

I de fall, då man kan precisera vissa kostnader, som lagts ned på en viss åtgärd, förefaller det lämpligast att betrakta dessa som en form av investering i immateriella tillgångar. Naturligtvis kan endast den del av denna investering, som beräknas ge resultat först efter överlåtelsen betraktas som tillgång vid värderingen av företaget.

Frågan d) är likaledes en mycket betydelsefull fråga. Att en viss åtgärd, som redan vidtagits i ett företag, kan vara av värde för en ny ägare, beror på, att en viss tid ofta förflyter innan åtgärden ger resultat. Därför måste man också undersöka när och hur länge detta resultat erhålles. Ibland kan man tänka sig, att det erhålles redan första året efter överlåtelsen och kanske något år ytterligare, i andra fall kan det dröja något eller några år innan det kan tänkas visa sig osv. Svaret på frågan om tiden för resultatutfallet inverkar inte bara på kapitaliseringstiden utan ofta även på riskkoefficienten.

Värderingsfrågan e) förefaller minst lika svår att lösa som de övriga

frågorna, om inte svårare. Huvudprincipen torde emellertid lämpligen vara densamma som den som beskrivits för det totala övervärdet enligt allmänna företagsekonomiska grunder i kap. II (formel 3 eller 4).

Ett speciellt problem uppstår vid värderingen av den risk, som är förknippad med en viss åtgärd. Även om risken kanske kan beräknas till sin storlek någorlunda tillfredsställande, är detta ej tillräckligt för att värdera den. Där har nämligen variationen av olika tänkta resultatalternativ stor betydelse och principerna för ett hänsynstagande till denna variation torde ofta vara färgade av den värderandes subjektiva uppfattning. I vissa fall kan möjligheten att få en större vinst än den troliga anses vara av ett speciellt värde (positiv riskvärdering), medan däremot i andra fall risken att det troliga resultatet ej uppnås motivera en speciellt låg värdering (negativ riskvärdering)[1]. Den positiva riskvärderingen förekommer vid lotterier o. dyl., men är ej utesluten vid en överlåtelse av ett företag, även om den negativa i sådana fall kanske är vanligare. Naturligtvis är principerna för riskvärderingen på sätt och vis beroende av hur riskberäkningen utförts. Om denna göres optimistiskt kan man tänka sig att i stället använda negativ riskvärdering och tvärtom. Riskvärderingen, vare sig den är positiv eller negativ (eventuellt kan man helt bortse från variationen i det tänkta resultatutfallet), blir ytterst ett ekonomiskt-praktiskt avgörande, som det ej torde vara utredningsmannens uppgift att uttala sig om.

I det följande göres ett försök att katalogisera olika faktorer, som kunna tänkas påverka övervärdet i ett bussföretag. Emellertid gör behandlingen ej anspråk på att ge en komplett bild av dessa faktorer, utan vill snarare tjäna som en samling exempel. Om man har ett aktuellt företag för ögonen torde åtskilliga ytterligare faktorer av olika slag kräva uppmärksamhet, liksom vissa av de här nämnda kanske kan förbigås. Diskussionen kan naturligtvis för varje faktor utföras enligt de här skisserade linjerna, men i det följande kommer endast vissa speciella drag hos varje enskild faktor att behandlas.

Översikt över grupperingen

Bland de faktorer som kommer att behandlas har här valts att ta upp först det ursprungliga initiativet till linjen och de kostnader, som kan ha nedlagts av initiativtagaren, för att han skall förvissa sig om att vara först på linjen och därefter skapandet av den för företaget erforderliga organisationen. Som sista huvudgrupp av faktorer tas kostnads- och marknadsfaktorerna upp, dvs. de faktorer som påverka kostnads- resp. marknadssidan i företaget. Marknadsfaktorerna har sedan indelats i sådana, som huvudsakligen är beroende av företagets arbete och företagsledarens insatser (interna marknadsfaktorer) och värdena som huvudsakligen är beroende av utomstående förhållanden (externa marknadsfaktorer).

[1] Se C. Welinder, Företaget och dess ekonomi, Stockholm 1950, kap. 7.

Initiativet till trafiken och kostnaderna att vara först på linjen

Beträffande det första initiativet att starta en viss busslinje kan man tillämpa det generella resonemang som introducerades i avsnittet om de allmänna synpunkterna om faktorer, som påverkar övervärdet (sid. 119, första stycket).

Man kan anse att startandet av linjen delvis kan vara beroende av utomstående förhållanden — trafikbehovet är så stort, att det så att säga suger till sig busslinjen — men delvis också av företagarens insatser. I vissa fall kan denne ha visat prov på en speciell skicklighet, men i andra skulle kanske vilken företagare som helst startat samma linje. Om inte A börjat trafiken skulle B ha gjort det eller C eller någon annan. Förmågan att kombinera ihop ett speciellt fördelaktigt linjesystem kan dock i vissa fall anses vara frukten av speciell skicklighet och framsynthet, även om initiativet till trafiken på de enskilda linjerna ej kan anses vara det.

Risken, som är förknippad med initiativet, kan naturligtvis variera starkt. Ibland är trafikbehovet så stort och av sådan karaktär, att trafiken med största sannolikhet kommer att bli lönande, i andra fall kan rörelsens framtid te sig mera oviss. Observeras bör dock busstrafikens relativa smidighet att anpassa organisationsapparaten, vagnparken o. dyl. efter det aktuella behovet. En linje kan eventuellt startas utan någon större kapitalinvestering med en enda eventuellt begagnad buss för att sedan successivt utvidgas. Som redan påpekats torde det snarast vara risken vid överlåtelsetillfället, som man bör ta hänsyn till vid värderingen.

Kostnader för att vara först på linjen. När en företagsledare startar en busslinje kan han vara fullt medveten om att linjen ej kommer att bära sig under de första åren. Denna förlustbringande trafik behöver ej nödvändigtvis vara avsedd att upparbeta marknaden och därmed öka trafikbehovet. Hans avsikt kan istället vara att försäkra sig om koncessionen innan någon annan hinner före. Även om koncessionssystemet inte existerade skulle fördelarna av att vara först på linjen kunna vara så stora på grund av det naturliga monopolet, att en sådan form av investering skulle vara företagsekonomiskt motiverad. Om initiativtagarens intresse av linjen är speciellt stort på grund av att den passar lämpligt in i hans linjesystem, skulle önskan att vara först kanske ej vara så stor, om inte koncessionssystemet tvingade honom till det för att han överhuvud skulle få rätt att trafikera linjen. I ett sådant fall är det nämligen tänkbart, att företaget genom effektiv samtrafik med dess övriga linjer i linjesystemet erhåller en god konkurrenskraft gentemot ett annat företag.

Dessa »kostnader för koncessionen» kan således vara företagsekonomiskt motiverade men erbjuda knappast något speciellt värde för köparen. Man kan nämligen tänka sig att denne, om inte A genom att göra dessa upp-

offringar försäkrat sig om koncessionen, skulle kunnat köpa linjen från B, som genom att vänta till dess linjen blivit lönande ej haft dessa kostnader. Om övervärdet vid en överlåtelse beräknades enligt sedvanliga företagsekonomiska grunder, skulle A få kompensation, då ju detta övervärde baseras på samma framtida övernormala vinster som A ansett vara värda de uppoffringar han gjort. Givetvis skulle i ett sådant fall B få samma ersättning som A, trots att han ej haft dessa »kostnader».

Erforderlig organisation

För att kunna bedriva en viss rörelse fordras ett visst mått av organisation, och denna skapas genom uppoffringar av olika slag dels under det första eller de första åren och dels senare i företagets liv. Dessa uppoffringar kan knappast anses vara resultatspåverkande, då de till största delen är nödvändiga för att företaget överhuvud skall kunna uppstå och fortleva. Till organisationen hör bl. a. den juridiska formen för företaget, personalorganisationen och det förhållandet att personal finnes samt nödvändig arbetsrutin. Den organisation som beror på företagsledarens speciella skicklighet föres dock här till kostnads- eller marknadsfaktorerna. Det torde vara synnerligen svårt att precisera dessa uppoffringar och därigenom värdera organisationen. En vanlig metod är att gå till de tidigaste årens resultat och söka beräkna vad organisationen »kostat» i låga vinster eller förluster. Emellertid är ett års resultat beroende av en mängd olika faktorer, och att urskilja vad som berott på organisationsskapande torde ej vara möjligt, och även om vissa uppoffringar skapat ett organisationsvärde, behöver detta ej vara detsamma vid överlåtelsen som det var när företaget var relativt nytt. Det kan under årens lopp både ha ökat eller minskat.

Kostnads- och marknadsfaktorer

1. *Kostnadsfaktorerna.* Även beträffande kostnadsfaktorerna kan man skilja mellan sådana som är beroende av den enskilde företagarens speciella skicklighet och förmåga och sådana som beror på den allmänna utvecklingen. Kostnadernas utveckling kan även ha en indirekt inverkan på marknaden genom att de ger möjlighet till taxesänkningar och serviceförbättringar. En speciell tur, som förut skulle varit förlustbringande, kan på grund av kostnadernas sänkning bli lönande eller eljest bättre än tidigare motiveras genom att den goodwill som därigenom skapas kan anses vara värd de mindre direkta förlusterna. Dessa kostnadssidans indirekta verkningar kan säkerligen vara av en viss betydelse.

Vad som vid diskussionen om initiativtagandet sagts om företagsledarens insats kan tillämpas även här. Vissa åtgärder kan anses vara beroende av dennes speciella kvalifikationer, andra av den allmänna utvecklingen av

teknik, arbetsmetoder, redovisningsmetoder, organisationsmetoder o. dyl. Gränsdragningen torde här bli mycket svår att göra tillfredsställande, men vissa faktorer torde man kunna klassificera utan större svårighet. Sådana faktorer som priserna på material, drivmedel och reparationer samt löner och skatter torde exempelvis som regel kunna hänföras till de utifrån givna faktorerna.

Frågan huruvida en kostnadspåverkande åtgärd kan ha något värde vid överlåtelsen bereder nya svårigheter. Genom att den förre ägarens skicklighet eller de allmänna erfarenheterna genom åtgärden kommit att utveckla och förbättra företagets organisation och arbetsrutin och personalens kunnande, kan de överföras till en ny ägare, men dessa överförda kostnadspåverkande åtgärder har naturligtvis en begränsad livslängd, då nya krav ständigt kommer att ställas på organisationen för att den skall anpassas efter ändrade förhållanden. För att kostnadsstandarden då skall kunna bibehållas i företaget fordras lika stor skicklighet av den nye ägaren. Har denne ej de erforderliga kvalifikationerna, kommer standarden att sjunka tills den motsvarar den nye ägarens skicklighet.

2. *Marknadsfaktorerna.* Beträffande marknadsfaktorerna göres här ett försök att särskilja de som huvudsakligen beror på företagets arbete och exemplifiera dessa varefter behandlas de faktorer som huvudsakligen bero på utomstående förhållanden. Inga av de marknadsfaktorer som behandlas här torde emellertid kunna anses vara helt renodlade. Därför måste varje faktor för sig tas upp till diskussion och analyseras. Genom en sådan analys kan man eventuellt ange, att ifrågavarande faktor till största delen eller i någon mån är beroende av företagarens speciella skicklighet eller på den allmänna företagsekonomiska och tekniska utvecklingen inom branschen eller på utomstående förhållanden, över vilka företaget ej har något nämnvärt inflytande.

a) *Interna marknadsfaktorer.* Här nedan kommer en del exempel att lämnas på marknadsfaktorer som huvudsakligen beror på företagets och företagsledarens speciella arbete och skicklighet. Det kan ej här bli fråga om någon komplett förteckning, och de olika faktorerna kan ha väsentligt olika karaktär och inflytande i olika bussföretag. Många faktorer är dessutom beroende av varandra i större eller mindre utsträckning, varför uppdelningen ej kan bli fullt logisk.

Företagets möjligheter att upprätthålla trafiken *regelbundet* torde vara en väsentlig faktor. Genom att trafikanterna kan lita på att bussen verkligen går vid den utannonserade tiden torde trafiken ofta stimuleras och ett goodwillvärde uppstå. Om däremot avbrott på grund av exempelvis vagnskada förekommer alltför ofta, kan trafikanterna ej göra sig beroende av linjen för sina resor, och andra trafikmedel kommer att överta en del av trafiken, och överhuvud kommer lusten att åka buss att minska. Detsamma

gäller om företagets kapacitet ej är tillräcklig för trafikbehovet, så att trafikanterna ej kan vara säkra på att få plats i bussen. Naturligtvis kan avbrott orsakas av utomstående förhållanden, snöhinder, uppehåll i färjtrafik o. dyl., liksom ibland tillfälliga trafiktoppar kan uppstå, som företaget ej rimligen kan betjäna. Det torde vara möjligt att bedöma dessa förhållanden i det enskilda fallet genom att sammanställa uppgifter om trafikavbrott och kapacitetsbrist och undersöka dessas omfattning och orsaker. I vissa fall kan trafikarbetet ha kunnat utföras endast tack vare företagsledarens speciella intresse, skicklighet och förmåga. Han kan t. ex. — trots att det inte är direkt lönande — hålla extra vagnar eller tillfälligtvis hyra vagnar från andra företag för att ge en god och regelbunden service. Genom bättre resultat längre fram kan företagaren sedan erhålla ersättning för dessa »förluster». Det ökade trafikbehov, som kan uppstå genom sådan regelbundenhet i trafiken och sådan extrakapacitet, kan skapa ett övervärde, som kan komma en eventuell köpare tillgodo.

Turlistans utformning har en stor betydelse för trafikens resultat. Den skall anpassas efter trafikbehovet så väl som möjligt. Om företagaren kan göra turlistan sådan, att bussarna utnyttjas så effektivt som möjligt, hänför sig resultatet kanske närmast till kostnadssidan, men om turlistan genom sin anpassning till trafikbehovet stimulerar nya trafikanter att använda linjen och medverka till att de tidigare företager ytterligare resor, bör den betraktas som en form av marknadsutvidgning som ett medel att göra befolkningen i trafikområdet »bus-minded». Regelbundenhet i turlistan så att turer gå varje timme, varje 30 minut osv. kan också tänkas stimulera trafiken i vissa fall. Att avgöra, i vad mån företagsledaren genom sin utformning av turlistan visat prov på speciell skicklighet eller ej, torde vara svårt och likaså att precisera vilken verkan denna tidtabellens utformning kan ha haft och vilket värde som därigenom kan ha skapats, men en undersökning av det aktuella fallet kan eventuellt ge en viss uppfattning.

På samma sätt kan ordnade *anslutningar med tåg, båt eller annan buss* eller annat fortskaffningsmedel skapa ökat trafikbehov hos trafikanterna, och det på detta sätt uppkomna övervärdet kan i vissa fall överlåtas. Genom att utveckla ett trafiksamarbete med de anslutande trafikföretagen kan dessa anslutningars värde troligen ökas betydligt. Ett sådant samarbete kan ske på olika sätt, genom direkta biljetter, genom direkt godstransport, genom automatisk hemsändning av järnvägsgods, genom gemensamma busstationer och turlistor etc. Detta samarbete kan ha bidragit till att öka resandeantalet men även i vissa fall till en bättre fördelning mellan hög- och lågtrafiktid och därigenom ha skapat ett övervärde. Förutom denna ändring i trafikbehovet och initiativets värde kan den knutna förbindelsen vara av ett direkt värde för efterträdaren.

Att *taxans höjd* har stort inflytande på busstrafikens resultat är otvivel-

aktigt. Men effekten av en taxehöjning kan variera från fall till fall. Ibland kan efterfrågan på transporter vara relativt oberoende av taxeförändringar, i andra fall kan en liten ändring påverka trafikvolymen avsevärt. Emellertid torde önskan att öka trafikvolymen inom bussföretagen, vars kostnader till mycket stor del torde vara rörliga på längre sikt, ej vara lika stor som i exempelvis järnvägsföretag med stor andel fasta kostnader. En relativt liten ökning av trafikvolymen kan tvinga bussföretaget att skaffa en ny buss och anställa ny personal. Även om en hög taxa på kort sikt ger de bästa resultaten, kan emellertid en lägre taxa genom sin effekt på bebyggelsen och trafikbehovet överhuvud utvidga marknaden till förmån för en ny företagare, som efterträder den äldre. Även taxesystemet kan ha ett effektivt inflytande på trafikbehovet. Genom att erbjuda billigare transporter för vissa kategorier, på vissa sträckor eller tider, för tur- och returresor etc. kan man påverka såväl trafikbehovets storlek som dess karaktär i önskvärd riktning. I den mån sådana specialtaxor inarbetats i trafikanternas medvetande kan de också ha ett speciellt överlåtelsevärde. Även biljettsystemet kan ha ett visst inflytande på marknaden, även om detta som regel torde vara obetydligt.

Att vissa *icke direkt lönande åtgärder* kan öka trafikbehovet har redan nämnts i samband med regelbundenheten i trafiken. Sådana åtgärder kan förekomma även vad beträffar antalet turer på en viss linje. Ett större antal turer än vad som är nödvändigt för att ge största vinst på kort sikt kan skapa ett bättre trafikunderlag och större önskan att åka buss hos befolkningen och därigenom bättre resultat i framtiden. De uppoffringar som gjorts av denna anledning kan sålunda skapa ett övervärde. Även trafik på en helt förlustbringande linje kan ha sådan effekt på en annan linje, på grund av att intäkterna är att betrakta som gemensamma för båda linjerna, även om de ej redovisas så, eller på grund av den goodwill som skapas genom trafiken. Som exempel kan nämnas trafik till sjukhus eller sjukstuga. Trafikanterna använder bussen, när de skall in till sjukhuset, därför att de genom direkt anslutning kan komma ända fram till sjukhusgrindarna, eller också kan trafikanterna genom denna trafik få ett visst förtroende för företaget. På detta sätt kan en framsynt företagare tillgodose vissa av trafikanternas krav, som en mindre framsynt ej skulle anse ekonomiskt motiverade.

Vid åtskilliga busslinjer finnas *busstationer,* väntsalar och väntkurar, hållplatsstolpar och andra liknande anläggningar. Dessa kan vara avsedda att minska kostnaderna. Det kan vara billigare att låta en speciell person ta emot godset och avgifter än att låta chauffören eller konduktören sköta det arbetet, under det att både trafikanterna och bussen får vänta, eller att genom bestämda hållplatser minska antalet uppehåll. Dessutom kan vissa anläggningar vara nödvändiga för trafiken, t. ex. hållplatsstolpar i en stad.

I andra fall däremot är de att betrakta som en speciell form av service, som kan vara avsedd att stimulera trafikbehovet. Det materiella värdet av busstationer o. dyl. får väl snarast beräknas som återanskaffningsvärdet minus skälig värdeminskning, och till detta kommer sedan det eventuella övervärde, som kan ha skapats genom denna service.

En annan marknadsfaktor av servicekaraktär är *annonseringen av tidtabellen*. Det är naturligtvis önskvärt att så många som möjligt känner till bussens avgångstider. Dessa kan meddelas utan speciella åtgärder, men i de flesta fall anslås och utdelas turlista, i vissa fall annonseras den i vissa publikationer, gemensamma tidtabeller för vissa trakter, Sveriges Kommunikationer o. dyl. Förutom att turlistan på detta sätt skall vara lätt tillgänglig, skall den också vara överskådlig och lättläst. Endast om trafikbehovet upparbetats genom sådana åtgärder kan man emellertid anse att ett övervärde skapats. Annan annonsering än av turlistan torde förekomma ytterst sällan, men är naturligtvis tänkbar och värdet därav får bedömas från fall till fall.

Genom att utföra *speciella tjänster åt trafikföretagets kunder* kan trafiken utvecklas och rörelsen bli mer lönande. Bussarna kan exempelvis ta emot brev eller avhämta gods vid järnvägen, eller också kan chauffören åta sig vissa andra uppdrag. Vissa av dessa tjänster kan vara direkt lönande, då de medföra ökade fraktintäkter, men samtidigt också goodwillskapande. I andra fall måste de betraktas som icke lönande på kort sikt, men värdet av den goodwill som de skapa kan ändock motivera dem. Personalens uppträdande gentemot trafikanterna kan även hänföras till denna grupp. En god personalutbildning och ett gott personalurval är naturligtvis av värde för köparen. Vagnparkens standard kan även nämnas i detta sammanhang. Genom att bussarna äro bekväma och ändamålsenliga kan trafikanterna vänjas vid att åka buss mer än eljest, och denna vana kommer naturligtvis efterträdaren tillgodo.

Redan tidigare har vikten av att turlistan bringas i överensstämmelse med trafikbehovet påpekats. *Möjligheten att få reda på trafikanternas önskemål* ifråga om såväl turlistan som andra delar av företagets verksamhet är därför av stor betydelse. I ett mindre företag torde ägaren själv kunna upprätthålla tillräcklig kontakt med trafikanterna för att önskemålen skall kunna uppmärksammas, men i ett större företag kan vissa svårigheter uppstå. I sådana fall kan en organisation i en eller annan form, som ger möjlighet för kunderna att lätt lägga fram sina önskemål, och som vuxit in i deras medvetande så att den verkligen används, vara av stort värde. En sådan organisation kan utformas på olika sätt och med olika resultat i olika företag, men den kan inte bara underlätta företagets överblick över marknaden utan också skapa ett speciellt förtroende för bolaget, om trafikanterna därigenom får en känsla av att de kan delta i företagets skötsel.

Övriga åtgärder som företagits för att få en överblick över marknaden äro också av värde, om de inarbetats i organisationen eller ge den nya ägaren ledning för hans beslut.

I många fall, speciellt kanske i mindre företag, kan företagsledaren genom *personligt förtroende* och personliga relationer verksamt ha bidragit till rörelsens resultat. Då det här är fråga om ägarens personliga egenskaper torde värdet av sådan goodwill vara relativt liten för en ny ägare, såvida dessa inte bidragit till att öka trafikanternas behov av att åka buss och denna behovsökning kan antas vara av en viss varaktighet.

Hittills har endast berörts de olika slag av åtgärder företagaren kan vidta i direkt samband med bussföretagets skötsel. Emellertid kan han genom *aktivitet i utomstående branscher* söka påverka trafiken. Sådan aktivitet kan vara av många slag och man får söka bedöma från fall till fall om åtgärden haft ett gynnsamt inflytande på rörelsens resultat och om detta inflytande kommer att kvarstå även i fortsättningen. I många fall får man betrakta intäkterna från busstrafiken och från en annan rörelsegren som gemensamma, och det kan då vara motiverat att gottskriva busstrafiken mer eller mindre än vad som direkt influtit i form av biljettavgifter. Som exempel på sådan aktivitet på andra områden kan nämnas intressen i tomtföretag, handels- och industriföretag, nöjesanläggningar, turistanläggningar, serveringar och restauranger etc.

Dessutom kan företaget genom annonsering eller andra åtgärder utöva *påverkan på befolkningens köpvanor, nöjesvanor, turist- och semestervanor osv.* Det torde vara svårt att gå närmare in på dessa faktorer utan att ta några aktuella fall i betraktande.

Alla faktorer, som nämnts här, kan naturligtvis ha större eller mindre inverkan inte bara på trafikvanorna hos kundkretsen utan även på samhällets utveckling och på detta sätt indirekt på trafikbehovet. Sådana faktorer som samhällets utveckling kan kanske tyckas vara helt oberoende av företagets aktivitet, men vid en närmare analys kan de i viss mån visa sig vara betingade av busstrafiken som helhet eller av ett visst företags arbete. Emellertid torde svårigheterna att bedöma i vilken utsträckning detta är fallet vara synnerligen stora och likaså att avgöra vad som kan bero på det enskilda bussföretagets insatser.

Vissa av företagets åtgärder kan ha vidtagits på grund av myndigheternas kontroll och koncessionssystem. Genom speciell förhandlingsskicklighet kan företaget exempelvis ha lyckats erhålla ett speciellt gott taxeläge eller en speciellt förmånlig koncession eller lyckats skydda sina linjer från intrång av andra konkurrerande företag. De fördelar företaget på detta sätt kan ha vunnit torde ofta kunna överlåtas och vara av värde för en ny ägare.

b) *Externa marknadsfaktorer.* Bland de faktorer, som påverka företagets marknad, finnas åtskilliga, som ej kan anses bero på företagarens eget

arbete och skicklighet i så hög grad som de tidigare exemplifierade, eller som äro helt oberoende därav. I någon form kan företagsledningens insatser troligen ha ett visst inflytande på de flesta av de faktorer, som kan medverka till uppkomsten av ett övervärde enligt företagsekonomiska grunder och som tas upp här, emedan de åtminstone ej direkt kan anses bero på det enskilda företaget. Observeras bör att busstrafikens allmänna utveckling kan ha påverkat dessa faktorer utan att det enskilda företaget gjort det.

Befolkningsutvecklingen inom trafikområdet är naturligtvis av stor betydelse liksom *befolkningsfördelningen.* Att större befolkning medför större trafikbehov är uppenbart. Om emellertid denna befolkningsökning sker i en tätort med relativt litet behov av resor till annan ort per invånare, har den ej samma betydelse, som om den sker i en förort eller på landsbygden, där befolkningen måste resa en längre eller kortare sträcka till arbetet, affärscentrum o. dyl. Det är alltså befolkningsutvecklingen i de delar av trafikområdet där trafikbehovet per invånare är störst, som mest intresserar.

I samband med befolkningsutvecklingen kan nämnas sådana faktorer som *industrins och handelsföretagens utveckling och lokalisering.* Medan industrins trafikbehov speciellt torde vara inriktad på resemöjligheter till och från arbetsplatsen, kan handelns, dvs. snarast detaljhandelns, vara jämnare fördelat under dagen med dels de anställdas resebehov morgon och eftermiddag och dels kundernas under större delen av dagen. Med detaljhandelns utveckling sammanhänger också inköpsvanornas utveckling. Dessa kan bussföretaget ofta själv påverka genom att inrikta sin trafik och sin service mot en viss ort, men så behöver ej vara fallet. Förändringarna kan även bero på de olika handelsföretagens service och andra faktorer. Förbättrade inköpsmöjligheter på en ort kan också tänkas ha ett negativt inflytande på trafikbehovet, då befolkningen ej behöver göra resor till någon annan ort för att tillgodose sina behov.

Naturligtvis har *näringslivets utveckling i alla former,* även sådana som ej berörts här, en viss betydelse. Vilka speciella faktorer, som är av betydelse för företagets utveckling, måste bedömas från fall till fall. Yrkesstrukturens förändringar kan kanske ej betraktas som en orsak utan snarare som en följd av näringslivets utveckling, men kan eventuellt utnyttjas som ett mått på denna. Om t. ex. gruppen industri och hantverk ökat i betydelse, är detta ett tecken på att industrins betydelse ökat. Dessa uppgifter torde vara relativt lätta att finna och kunna ge ett kvantitativt mått på utvecklingen. Tillfälliga arbeten inom trafikområdet kan även ha inflytande på trafiken, även om detta inflytande naturligtvis är lika tillfälligt som arbetet ifråga.

Busstrafiken är ett mycket smidigt transportredskap, då bussarna kan följa de flesta vägarna i landet. Inom vissa områden är *vägnätet* så väl

utvecklat att busslinjen kan anpassas efter trafikbehovet utan att hindras av brist på vägar. I andra kan vägnätets utformning vara ett svårt handikap för bussföretaget. Om trafikbehovet mellan A och B är tillräckligt stort för en busslinje, men vägförbindelsen är onödigt lång, skulle naturligtvis en kortare direkt väg underlätta trafiken, minska kostnaderna och stimulera trafikbehovet. Även vägarnas kvalitet torde vara betydelsefull. Goda vägar minskar slitaget på bussarna, medger snabbare och bekvämare förbindelser och lockar därigenom fler trafikanter. Dessa av vägarna beroende faktorer får sannolikt speciellt stor betydelse när konkurrens med exempelvis järnväg förekommer.

Levnadsstandardens utveckling är säkerligen en väsentlig faktor. Med högre realinkomst följer större reslust och kanske speciellt för andra slag av resor än de mer eller mindre nödvändiga till och från arbetet. Denna utveckling innebär inte bara ökad resandefrekvens utan eventuellt även ändrad karaktär av trafikbehovet. Med levnadsstandardens utveckling sammanhänger också turist- och semestervanornas utveckling i stort, dvs. sådana faktorer som ökat antal semesterresor, ökat antal sportstugor och därmed sammanhängande resor osv. Även rent lokala turistförhållanden kan vara av betydelse, t. ex. om en viss turistattraktion lever upp eller faller i glömska, eller om ett visst område blir speciellt uppskattat av sportstugebyggare och semesterfirare. Även nöjeslivets utveckling sammanhänger med levnadsstandarden och kan ha ett speciellt inflytande på busstrafikens utveckling genom att exempelvis öka trafiken under kvällarna till viss nöjesanläggning, biograf, danslokal o. dyl.

Lokaliseringen och utvecklingen av *samhälleliga och liknande institutioner* har naturligtvis stor betydelse. Som exempel på sådana institutioner kan nämnas kyrkor, pastorsexpeditioner, läkare, sjukhus, distriktssköterskor, länsstyrelser och andra myndigheter. Om sådana faktorer inverkat, och vilken inverkan de i så fall haft, torde kunna uppskattas i det enskilda fallet.

Anslutande och samtrafikerande företags utveckling och service, vare sig det gäller järnvägs-, båt- eller bussföretag, har naturligtvis betydelse för ett bussföretags värde. Det kan vara svårt för bussföretaget A att öka trafiken på sin sträcka, om det anslutande företaget B ej gör motsvarande ansträngningar. Emellertid kan B:s trafik öka enbart på grund av A:s åtgärder. Naturligtvis är dessa omständigheter mest betydelsefulla, när den gemensamma trafiken är speciellt omfattande. Förekommer samarbete mellan företagen, behöver det anslutande företagets utveckling ej anses vara en helt utifrån given faktor, då de olika företagsledarna kan ha utvecklat trafiken med ömsesidigt bistånd.

Ytterligare en väsentlig faktor är *koncessionsmyndigheternas beslut och åtgärder*. Genom dessa kan ett företag få en bättre ställning än det eljest

skulle ha, genom att det erhåller monopolställning på en viss sträcka eller ett gott taxeläge. Å andra sidan kan myndigheterna genom att skydda andra företags ekonomi hindra en naturlig och för företaget och allmänheten gynnsam utveckling av ett bussföretag eller genom andra åtgärder påverka utvecklingen.

Som en sista faktor, som är oberoende av företagets arbete och företagsledningens skicklighet kan nämnas *allmänhetens inställning* till att åka buss överhuvudtaget. Denna faktor torde vara så gott som omöjlig att precisera, men har troligen en icke oväsentlig betydelse.

Beställningstrafik och andra biförvärvsgrenar

I den hittills förda diskussionen har endast behandlats ren linjetrafik med buss. Emellertid är det mycket vanligt att linjetrafiken kombineras med beställningstrafik i viss utsträckning, och man får därför ej helt utelämna denna inkomstkälla. Här tas endast upp till diskussion de fall, då båda slagen av busstrafik bedrives av ett och samma företag. Beställningstrafiken kan nämligen i sådana fall ha stort inflytande på företagets resultat och därigenom på det övervärde som kan beräknas enligt företagsekonomiska grunder.

Monopolställningen för beställningstrafiken är ej lika framträdande som för linjetrafiken. Visserligen erfordras myndigheternas tillstånd för sådan trafik, men detta tillstånd är ej begränsat till viss sträcka. Av denna anledning kan flera företag konkurrera om samma trafik, såvida ej speciella överenskommelser gjorts mellan företagen.

Beställningstrafik, som bedrives vid sidan av linjetrafik, kan ge företaget möjlighet att utnyttja bussarna under lågtrafiktid, då de ej behövas för linjetrafiken, och därigenom ha ett mycket stort inflytande på resultatet, och en väl utvecklad kundkrets för abonnemangskörningar kan därför vara av stort värde. Då konkurrensen är begränsad behöver emellertid ej företagsledarens intresse, arbete och skicklighet tagas i anspråk i särskilt stor utsträckning för att utveckla denna efterfrågan, men i vissa fall kan hans insatser på detta område vara av stor betydelse för rörelsegrenens utveckling. Han kan därvid inte enbart upparbeta marknaden, utan också själv uppträda som »beställare» genom att ordna sällskapsresor o. dyl. för att bättre kunna utnyttja personal och vagnpark.

Även andra liknande biförvärvsgrenar kan kräva hänsyn vid bedömandet av ett företags övervärde. Företaget kan t. ex. för att förbilliga och rationalisera skötseln och underhållet av vagnparken ha öppnat en bilverkstad eller i samband med stationsverksamheten bedriva kafé- eller kioskrörelse.

VII. Slutord

Denna utredning har velat påpeka så utförligt som möjligt vad man bör ta hänsyn till vid en värdering av ett företags övervärde och vid en

uppdelning av detta. De synpunkter på problemet, som lagts fram, utgör ej på något sätt något konkret förslag om, hur man kan eller bör gå tillväga. Faran för generalisering kan inte nog framhållas, speciellt som utredningen ej bygger på några uppgifter om aktuella företag. Det slutgiltiga ställningstagandet måste på grund av klassificeringssvårigheterna och de hart när olösliga mätnings- och värderingsproblemen bli ett ekonomiskt-praktiskt avgörande.

Som en sammanfattning av den tidigare förda diskussionen om övervärdet i bussföretag och möjligheterna att dela upp detta övervärde kan följande punkter uppställas.

1. De gängse metoderna för övervärdesberäkningar (goodwillberäkningar) är ej utan vidare användbara.

2. Vid en överlåtelse kommer säljaren och köparen till en kompromiss mellan de övervärden de beräknat ur var sin synpunkt. Med den målsättning uppdragsgivarna satt för utredningsuppdraget synes det vara motiverat att utgå från ett övervärde beräknat ur säljarens synpunkt och att som maximiersättning för övervärdet förorda ersättning för företagarövervärdet och den del av strukturövervärdet, som motsvaras av tidigare nedlagda kostnader. Vilken grad av skicklighet, som bör anses »normal», måste överlämnas till ett subjektivt bedömande.

3. Övervärdet, sådant det skulle framkomma efter en beräkning enligt gängse företagsekonomiska grunder, torde innehålla följande huvudbeståndsdelar: trafikbehovet, monopolställningen, taxeläget, personlig goodwill och liknande, erforderlig organisation samt effektiviteten i företaget. Denna indelning är emellertid ej tillräcklig för indelningen i företagar- och strukturövervärde. För att kunna komma fram till en sådan indelning måste en noggrannare analys av företagets kostnads- och intäktsutveckling i framtiden göras. Om man vid övervärdesberäkningarna använder additionsmetoden måste denna analys göras ingående för varje företag, som skall värderas. Vid subtraktionsmetoden med generell strukturövervärdesbestämning, om en sådan generell beräkning är möjlig, behöver detta dock ej ske.

4. Vid en analys av de faktorer, som påverkar övervärdet, och vid dessa faktorers klassificering måste man beakta frågorna (jfr s. 118)

a-b) om företagsledarens inflytande på faktorn och i vilken utsträckning detta inflytande beror på speciell skicklighet

c-d) faktorns kommande påverkan på resultatutvecklingen och

e) värderingsmöjligheterna.

Den »katalog» över resultats- och övervärdespåverkande faktorer som gjorts gör ej anspråk på att vara komplett, men vill försöka illustrera ett tänkbart sätt att spjälka upp övervärdet.

ÅTTONDE KAPITLET

Utredningens synpunkter på tilläggsvärdesmetoden

a) I tilläggsvärdet ingående särvärden

Med utgångspunkt från den i institutets undersökning förda diskussionen av olika faktorer, som påverka ett bussföretags övervärde, vill utredningen nu söka angiva de huvudsakliga faktorer, vilka enligt utredningens förmenande böra vinna beaktande vid bestämmandet av tilläggsvärdet för ett bussföretag, ävensom påvisa ett antal faktorer, som understundom åberopats som grund för beräkning av övervärde men som enligt utredningens förmenande icke böra vinna sådant beaktande. Den i undersökningen begagnade grupperingen av faktorerna användes för överskådlighetens skull även här.

Initiativet till trafiken och kostnaderna att vara först på linjen

Startandet av en ny busslinje är — även om utifrån påverkande faktorer ofta spela in — regelmässigt att tillskriva företagarens personliga initiativ. Värdet av detta måste starkt variera med hänsyn till de särskilda omständigheterna i det enskilda fallet. Sålunda kan i vissa fall trafikbehovet ha varit så stort att det självt framtvingat trafiken under det att i andra fall igångsättandet av trafiken måste ha föregåtts av en ingående analys av dess förutsättningar och kanske vara resultatet av en framsynt tidigare planläggning, ofta i kombination med ett målmedvetet uppbyggande av ett fördelaktigt linjesystem. Vidare äro de fall icke ovanliga, i vilka trafiken igångsatts utan föregående ekonomisk eller trafikteknisk utredning och alltså kan sägas ha tillkommit mera slumpartat. Den omedelbara lönsamheten av en nyöppnad trafik kan ställa sig högst olika; i regel torde företagaren få räkna med ett förhållandevis dåligt rörelseutfall under de första årens drift och någon gång kan det inträffa att trafiken såsom varken i och för sig eller i kombination med andra linjer eller rörelsegrenar ekonomiskt bärkraftig måste nedläggas. Genom att igångsätta en ny linje ikläder sig företagaren med andra ord en viss risk, vars storlek i de olika fallen måste rätt kraftigt variera. Företagarens initiativtagande är grundläggande för den sedermera bedrivna trafiken och kan sägas vara källan till den avkastning, som härflutit och väntas härflyta därur. Med hänsyn härtill bör enligt utredningens förmenande det värde för företaget, som ligger i initiativet till dess igångsättande principiellt ersättas vid en senare överlåtelse. Uppskattningen av värdets storlek torde få göras under hänsynstagande till de vid förberedelserna och startandet före-

liggande möjligheterna att överhuvud taget öppna trafiken samt till den risk som vid denna tidpunkt kan bedömas ha varit förenad med igångsättande av trafiken. I det stora flertalet fall torde emellertid rörelsen efter de första årens drift ha givit så stor företagarvinst att företagaren kompenserats för det arbete och de risker, som varit förknippade med linjens startande och för de första årens måhända dåliga rörelseutfall. Där sådan kompensation föreligger, skulle ett fastställande av särskilt, på initiativtagandet grundat särvärde innebära dubbelersättning till företagaren. Med hänsyn härtill torde i dessa fall icke vid försäljning böra utgå särskild ersättning för initiativtagandet och därmed förenade kostnader eller förbunden risk. I de fall åter, i vilka nämnd kompensation icke kunnat helt eller till någon del utgå ur rörelsen, bör gälla den ovan uttalade principen om fastställande av särskilt särvärde för initiativtagandet. Sett ur köparens synpunkt innebär det nu förda resonemanget att den särskilda initiativersättningen bestämmes under hänsynstagande till den risk, de kostnader och den speciella omtanke som skulle erfordras för ett igångsättande av linjen vid tidpunkten för överlåtelsen. För startandet av en linje, som på grund av de yttre förhållandena omedelbart eller efter kortare tid blir bärkraftig, kan initiativ och risk ej värderas så högt som i det fall, där en nyupptagen trafik först efter lång upparbetning i förening med större ekonomiskt risktagande kan göras lönsam.

En tillämpning av de nu framförda synpunkterna innebär icke att ett mindre bärkraftigt företag skall åsättas högre tilläggsvärde än ett mera vinstgivande. Sistnämnda företag kan på grund av förefintligheten av andra faktorer, vilka var för sig böra grunda ett visst tilläggsvärde, uppnå ett högre totalt värde. Det är alltså endast vid värderingen av företagarens insats vid rörelsens startande eller utvidgning, som det förut förda resonemanget har sin tillämpning. Särskilt för de mindre lönsamma företagen eller linjerna, utredningen tänker härvid främst på de s. k. kulturlinjerna, ligger ofta nog den enda tilläggsvärdesgrundande faktorn i initiativet till driftens igångsättande. Att denna faktor bör grunda ett tilläggsvärde även i de fall, i vilka företaget eller linjen drivits med förlust, beror enligt utredningens mening därpå, att trafikens upprätthållande regelmässigt skapar ett trafikbehov, vilket förr eller senare, särskilt i fall av linjens inlemmande i ett större trafikföretag, kan bli av vinstgivande storlek. En köpare får i detta fall med andra ord utgiva viss ersättning för förväntad framtida vinst genom att betala säljaren för dennes initiativ och för den risk, säljaren vid startandet och under driften måst taga.

Frågan, huruvida de kostnader för att vara först på linjen, vilka ej uppstå under företagarens normala upparbetande av marknaden i syfte att öka trafikbehovet, utan helt hänföra sig till hans strävan att erhålla trafiktillstånd före annan, böra grunda särskilt tilläggsvärde vid en senare försälj-

ning, synes böra lösas efter följande linjer. Förutsättning för antagandet av särskilt värde bör vara att verklig konkurrens om öppnandet av trafik på linjen varit för handen, antingen så att linjen framgår mellan företagarens och annans trafikssystem eller så att ansökning om tillstånd från annan reflektant på trafik å linjen förelegat eller kunnat förväntas bliva framlagd samtidigt med företagarens ansökning. Under denna förutsättning kan principiellt grunden för ett tilläggsvärde vara lagd. Uppskattningen av detta värdes storlek måste emellertid i regel leda till det resultatet att intet speciellt värde finnes att ersätta. I de fall i vilka den fortsatta driften av trafiken på linjen givit företagaren kompensation jämväl för kostnaderna för att vara först på linjen, bör enligt vad förut anförts särskilt tilläggsvärde ej härledas ur dessa kostnader. I de fall åter, i vilka dessa kostnader icke inom rimlig tid blivit kompenserade, synas kostnaderna ha nedlagts utan grund. Från sistnämnda uttalande bör dock undantag göras för det fall att trafiken vid tidpunkten för en försäljning icke drivits tillräckligt länge för att lämna kompensation, men prognosen för den fortsatta driften ger vid handen att sådan kompensation kommer att uppstå. Om i detta fall den förut angivna principiella grunden för ett tilläggsvärde är lagd, synes sådant böra utgå med ett belopp motsvarande de på det förtidiga igångsättandet av trafiken nedlagda kostnaderna i den mån dessa icke på annat sätt återvunnits.

Erforderlig organisation

Initialorganisationen kan — som nödvändig för rörelsens påbörjande — icke sägas grunda ett särskilt särvärde vid sidan av det värde, som ligger i initiativets realiserande och som enligt vad ovan anförts ifrågakommer till ersättning i form av initiativkostnad. De kostnader av organisatorisk art, vilka efter hand uppkomma under rörelsens fortsatta utveckling, äro närmast att anse som kostnader för tagande av initiativ i olika avseenden. Sådana efter hand uppkommande kostnader äro regelmässigt betingade av olika på kostnads- eller marknadssidan vidtagna föranstaltningar. Enär föranstaltningar av här avsett slag — såsom framgår av nästföljande avsnitt — kunna grunda särvärden av ersättningsgill beskaffenhet, då nämligen vid uppskattningen av dylika särvärden hänsyn jämväl måste tagas till kostnaderna för respektive åtgärds genomförande, skulle åsättandet av särskilt värde för föranstaltningens organisatoriska åvägabringande leda till en omotiverad dubbelvärdering. I praktiken torde man därför icke i något fall böra låta organisationsfaktorn grunda ett särskilt särvärde.

Kostnads- och marknadsfaktorer

Kostnadsfaktorerna. Av kostnadsfaktorerna i ett bussföretag kunna särskiljas sådana, som äro avhängiga av den allmänna utvecklingen, och sådana, som i större eller mindre grad bero på företagarens speciella skick-

lighet och förmåga. Bland de förra må särskilt framhållas sådana faktorer som skatter och kollektivavtalsbestämda löner ävensom de i regel icke påverkbara priserna på drivmedel. En företagare torde emellertid genom rationaliseringsåtgärder ofta kunna nedbringa antalet i företaget anställda och därigenom sänka företagets totala lönekostnad samt genom övergång till billigare drivmedel (t. ex. råolja i stället för bensin) och omläggning av trafiken till undvikande av tomkörning nedbringa drivmedelskontot under vad som kan anses genomsnittligen normalt. En rationellt bedriven inköpspolitik beträffande vagnmateriel i förening med dettas effektiva utnyttjande är ägnad att hålla nere fordonskontot. I samma riktning måste en god omvårdnad av materielen verka, och reparationskontot torde kunna nedbringas genom särskilt förmånligt avtal om reparationer i annans verkstad i den mån ej reparationer i egen verkstad i längden skulle ställa sig än billigare. Även en sådan post som kostnaden för garagering av de i rörelsen använda fordonen torde stundom i någon mån kunna påverkas av företagarens större eller mindre skicklighet att planera trafikens uppläggning och bedrivande.

Eftersom kostnadsfaktorerna direkt påverka rörelseutfallet är det av stor vikt att vid beräkningen av tilläggsvärdet tillbörlig hänsyn tages till det sätt på vilket företagaren tillvaratagit förefintliga möjligheter till besparingsfrämjande åtgärder. En särskild undersökning av samtliga faktorer måste således företagas och särvärdets storlek bestämmas med hänsyn till den resultatpåverkan åtgärdernas vidtagande medfört. Enligt utredningens ståndpunkt bör frågan om kostnadsfaktorernas inverkan på tilläggsvärdet, här liksom annars, ses ur säljarens synpunkt. Har säljaren genom speciell skicklighet lyckats pressa ned omkostnadskontot under det normala är det rimligt att särskild ersättning därför utgår till honom även i det kanske ej ovanliga fall att köparen redan besitter en utbyggd rörelse med vilken säljarens företag är avsett att inlemmas och köparen således ej — i de delar sådant eljest skulle vara möjligt — kan tillgodogöra sig frukterna av säljarens arbete.

Marknadsfaktorerna. Marknadssidans inverkan på ett företag måste bedömas med hänsyn till alla de i det konkreta fallet föreliggande faktorerna. Att lämna en ens tillnärmelsevis uttömmande uppräkning av dessa faktorer är ogörligt och även en uppräkning av de faktorer, som kunna synas vara av huvudsakligt inflytande, måste lida av vissa brister. Utredningen vill här nedan söka angiva några enligt dess förmenande särskilt viktiga faktorer och, där så har befunnits önskvärt, något exemplifiera dessa. Utredningen följer den gjorda undersökningens uppdelning av marknadsfaktorerna interna och externa alltefter som de huvudsakligen bero på företagarens arbete och skicklighet eller på företaget utomstående förhållanden.

De interna marknadsfaktorerna. Trafikens regelbundna upprätthållande enligt fastställd turlista är en grundförutsättning för rörelsens bedrivande

och torde uppfyllas av varje företag. En företagare, som utöver tillgodoseendet av detta minimikrav, tillser att företagets kapacitet är tillräcklig även för ett starkt växlande trafikbehov, så att trafikanterna städse kunna påräkna att få medfölja buss på önskad tur, exempelvis genom att insätta reservbuss som dubblering av den ordinarie bussen, skapar härigenom ett förtroende för företaget, som kan leda till ett ökat användande av företagets bussar som trafikmedel. Den tendens till ökning av resandefrekvensen, som kan härledas ur ett på nämnda åtgärder grundat förtroende, bör tillgodoräknas företaget vid en försäljning, därvid kostnaderna för åtgärdernas genomförande kunna giva en viss ledning för uppskattningen av särvärdet. Å andra sidan kan ett företag till följd av otillfredsställande skötsel betaga personer, som normalt bort vara att påräkna som trafikanter, lusten att åka buss och i stället komma dem att begagna sig av andra färdmedel. Som exempel härpå kan nämnas otillräcklig tillgång på bussar, mindervärdig vagnmateriel och ofta förekommande avvikelser från turlistan. Där sådana förhållanden kunna påvisas, torde de böra föranleda en nedsättning av det tilläggsvärde, vartill företaget på andra grunder må finnas berättigat.

Turlistan fastställes visserligen av myndighet men dess utformning torde som regel vara resultatet av ett samspel mellan företagaren och trafikanterna. För företagaren gäller att få turerna lagda så att de icke blott uppfånga de tillgängliga trafikanterna utan även möjliggöra ett så effektivt utnyttjande av vagnparken som möjligt. Härutöver kan emellertid företagaren genom insättande av ett större antal turer än som är oundgängligen nödvändigt för att täcka rådande trafikbehov eller genom att överhuvud taget trafikera vägsträckor med svagt trafikunderlag skapa ökad resefrekvens i den av hans linjesystem berörda trakten och sålunda på längre sikt erhålla fördelar i ett framtida kraftigare trafikunderlag. Där åtgärd av nu nämnt slag kan påvisas, bör den verka höjande på tilläggsvärdet. Det initiativ och den framsynthet, som företagaren genom åtgärden visat, kunna icke till sitt värde direkt bestämmas men som ett minimimått på höjningen av tilläggsvärdet torde kunna tagas de för åtgärdens vidtagande förenade kostnaderna, minskat med den kompensation, som företagaren må hava erhållit genom av åtgärden föranledd ökning av resandefrekvensen.

De trafikvårdande myndigheterna ha att tillse att goda anslutningsförbindelser med andra trafikmedel eller busslinjer åstadkommas. Uttrycklig föreskrift härom har genom K. F. den 30 juni 1948 intagits i 12 § förordningen om yrkesmässig automobiltrafik m. m. Ehuru de trafikvårdande myndigheterna tvivelsutan, redan innan tillägget till 12 § i nämnda förordning gjordes, ägt befogenhet att reglera samtrafikfrågorna, har denna befogenhet, som ock av departementschefen i förslaget till nämnda författningstillägg påpekats, icke enligt vad erfarenheten givit vid handen tillräckligt uppmärksammats av de tillståndsbeviljande myndigheterna. Detta departe-

mentschefens uttalande ger vid handen, att spörsmålen om samtrafikens ordnande tidigare i väsentlig mån varit för sin lösning överlämnade till det enskilda initiativet och enkannerligen bussföretagen själva. I bussföretagens regi ha dessa spörsmål ofta lösts därigenom, att en företagare funnit med sin fördel förenligt att förvärva annan företagares anslutande eller konkurrerande linjetrafik. Då han i samband härmed tillvaratagit de möjligheter till samordning och rationalisering av trafiken, som förvärvet öppnat, ha som regel jämväl den trafikerande allmänhetens intressen av bättre kommunikationer blivit tillgodosedda. Utvecklingen inom busslinjetrafiken erbjuder talrika exempel på att samtrafik främjats genom dylika åtgärder från den enskilde företagarens sida. Däremot äro exemplen icke lika talrika på frivilliga överenskommelser mellan skilda företagare om samtrafikskapande åtgärder. Dessa kunna vara av skilda slag och torde, där de kommit till genomförande, huvudsakligen avse en eller flera av följande åtgärder, nämligen samordning av turlistorna till vinnande av en smidig övergångstrafik, insättande av genomgående bussar å två eller flera linjer, införande av antingen enhetligt system med snittaxor eller genomgående taxeberäkning för såväl person- som godsbefordran, anordnande av gemensamt system med hållplatser och inrättande av gemensamma stationsanordningar samt offentliggörande i en och samma publikation av de samarbetande företagens turlistor. Åtgärder av här angivet slag äro i hög grad ägnade att stimulera trafiken och förty öka värdet av de företag, som helt eller delvis genomfört dem i sin trafik och detta oavsett om åtgärderna genomförts på grund av ett samtrafiksavtal eller som följd av att två eller flera linjer sammanförts på en ägares hand. Uppskattningen av detta särvärdes storlek torde böra göras under hänsynstagande till de personliga insatser, som företagaren gjort och till de kostnader han, oavsett eventuella linjeförvärv, måst vidkännas för att ordna respektive samtrafikdetaljer ävensom till de påtagliga fördelar för den trafikerande allmänheten, som samtrafiksåtgärd av här antytt slag medfört. Då det i det aktuella fallet gäller att taga ställning till i vad mån en företagare skall vara berättigad att erhålla särskild särvärdesersättning för vidtagna samordningsåtgärder, måste emellertid i första hand undersökas, huruvida initiativet till åtgärderna verkligen tagits av honom eller dessa blivit honom av den tillståndsgivande myndigheten mer eller mindre direkt påtvingade. I det senare fallet kan icke rimligen annan faktor upptagas som särvärdesgrundande än de direkta kostnader, som företagaren fått vidkännas för respektive åtgärds genomförande. Vidtagna samordningsåtgärder stimulera, som ovan nämnts, trafiken och öka företagets avkastning. Härigenom kan företagaren förr eller senare bliva kompenserad för de av honom vidtagna åtgärderna. Där sådan kompensation helt eller till en del erhållits, bör häremot svarande avdrag göras å den på här avsedda faktorer beräknade särvärdesersättningen.

Jämväl i fråga om taxeläget bindes den enskilde företagaren i största utsträckning genom myndigheternas avgöranden. Emellertid innebär fastställande av taxa i regel ett angivande av de maximiavgifter som för olika avståndsrelationer må i trafiken uttagas. Företagaren har med andra ord möjlighet att underskrida maximitaxan antingen generellt eller genom lämnande av rabatter för vissa resande eller för visst slag av resor. Genom att hålla ett taxeläge, som ligger under det högsta tillåtna, kan företaget infånga resande som, därest maximitaxan följts, måhända icke varit att påräkna som trafikanter. Den ökning av trafikvolymen som till följd härav kan uppstå, kan ofta höja trafikintäkterna utöver vad som med tillämpning av maximitaxan kunnat vara att påräkna. Utredningen inser till fullo de svårigheter, som uppstå vid ett försök att penetrera de ekonomiska verkningarna av nämnda taxepolitik, och vill blott framhålla att i de fall god effekt av en liberal taxepolitik kunna påvisas, viss hänsyn härtill bör tagas vid en värdering av företaget.

Uppskattningen av det särvärde, som kan ligga i en *på företagarens initiativ* genomförd liberal taxepolitik, torde vara förhållandevis lätt att genomföra för det fall att resultatet av företagets taxesänkning kan direkt utläsas ur en därigenom vunnen ökad trafikfrekvens och ett förbättrat totalt rörelseutfall. Härvid är emellertid att märka att ju längre bort i tiden taxesänkningen ligger, desto svårare ställer det sig att bedöma taxepolitikens betydelse för företagets värde vid tidpunkten för överlåtelsen. I de fall företaget självt icke lämnar säkra bedömningsgrunder för uppskattningen, torde en jämförelse mellan det aktuella företaget och likartade företag, som tillämpa andra och högre taxor, vara möjlig att genomföra.

Den standard ett företag håller på bussar och personal har med säkerhet ett icke obetydligt inflytande på allmänhetens inställning till företaget och lust att begagna sig av dess tjänster. Tillförlitliga, bekväma och väl hållna bussar i förening med utvald personal, som instruerats att så långt möjligt är tillmötesgå allmänheten med utförande av tjänster, utgöra ett bussföretags bästa reklam och grunda betydande goodwill, ordet taget i dess bokstavliga bemärkelse. Där åter motsatsen är för handen, avhåller sig allmänheten från att anlita företaget. Vid värderingen av ett företag bör därför vikt läggas vid dess standard och en hög standard leda till höjning av det värde, vartill företaget i övrigt uppskattats. På samma sätt bör förefintligheten av lägre standard än som med hänsyn till företagets ställning skäligen kunnat vara att påräkna, medföra en sänkning av överlåtelsevärdet. Eftersom någon genomsnittsstandard i förevarande avseende knappast är påvisbar, kan den kostnadsökning, som den högre standardens åstadkommande och vidmakthållande medfört svårligen fixeras i pengar. De kostnader och den omsorg, som företagaren nedlagt på här avsedd standardhöjning, böra,

i den mån de icke ersättas genom betalning av realtillgångarna, gottgöras i form av ett särskilt tilläggsvärde.

I ett företag, särskilt av den mindre storleksordningen, kan företagaren genom att åt allmänheten utföra tjänster, som ligga vid sidan av den rena trafikverksamheten — framför allt genom att under bussens stillastående i stad eller annat handelscentrum verkställa inköp eller förrätta andra uppdrag åt personer, bosatta utmed busslinjen — skaffa sig och därigenom företaget ett ökat förtroende från allmänhetens sida, vilket kan spela en viss roll för rörelsens resultat. Även de personliga relationer företagaren i övrigt förvärvat kunna ha viss betydelse för rörelsen. Det värde, som ligger häri, bör fullt ut ersättas, eftersom det ju helt hänför sig till företagarens personliga sätt att sköta sin rörelse. Värdet torde få uppskattningsvis bestämmas med hänsyn till förhållandena i det enskilda fallet.

En sådan faktor som nödig publicering av turlista eller undersökning av trafikanternas önskemål, kan enligt utredningens mening icke grunda tilläggsvärde. Åtgärderna äro ju nödvändiga för att trafiken överhuvud taget skall kunna med någon framgång bedrivas.

Driften av ett bussföretag kan kombineras med aktivitet i utomstående branscher på så sätt att trafiken därigenom främjas. I den gjorda undersökningen nämnas som exempel på dylik aktivitet intressen i tomtföretag, handels- och industriföretag, nöjesanläggningar, turistanläggningar, serveringar och restauranger. Där sådan kombination föreligger torde vid värderingen lämpligen ett gemensamt värde å de i kombinationen ingående rörelserna beräknas och därefter på bussföretaget utslås den del, som kan anses skälig med hänsyn till trafikens betydelse för verksamheten i dess helhet. En värdering av bussföretaget för sig torde nämligen endast bli rättvisande i det fall att tillämpade taxor eller priser för de i kombinationen ingående tjänstbarheterna äro att anse som normala och att vinsten på busstrafiken uteslutande beror på den ökade resandefrekvens, som betingas av den andra i kombinationen ingående tjänstbarheten.

En bussföretagare kan även genom speciella åtgärder vid sidan av den rena trafikrörelsen öka trafikfrekvensen, nämligen i de fall han — ofta gemensamt med företagare i annan bransch — lyckas påverka befolkningens köpvanor, nöjesvanor, turist- och semestervanor o. dyl. på så sätt att större behov av att anlita busslinjen uppstår. Stora svårigheter torde vara förknippade med att påvisa eventuellt samband mellan vidtagen åtgärd och ökad trafikfrekvens. Utredningen anser väl att, där sådant samband kan påvisas, visst värde bör tilläggas företaget härför men framhåller nödvändigheten av att framgå med största försiktighet.

Givet är att förhandenvaron av busstrafik i ett samhälle är ägnad att stimulera dess utveckling. Den roll den enskilde företagaren härvidlag spelar torde dock vara obetydlig, ty samhällets utbyggnad lärer regelmässigt ha

kommit till stånd oberoende av vem som omhänderhar trafiken däri. Det ökade trafikbehov, som följer av ett samhälles expansion, bör därför enligt utredningens mening icke räknas bussföretaget till godo.

Utredningen vill i detta avsnitt slutligen avvisa den i undersökningen såsom värdegrundande angivna faktorn att en företagare genom speciell förhandlingsskicklighet lyckats erhålla »ett speciellt gott taxeläge eller en speciellt förmånlig koncession eller lyckats skydda sina linjer från intrång av andra konkurrerande företag». Gällande författning om yrkesmässig biltrafik och de olika trafikvårdande organens rätta tillämpning därav torde utesluta att den enskilde företagarens speciella förhandlingsskicklighet kan inverka på myndigheternas ståndpunktstagande.

De externa marknadsfaktorerna. I den gjorda undersökningen ha påvisats åtskilliga av den mångfald faktorer, som påverka företagets marknad, helt eller i största utsträckning oberoende av företagarens arbete eller skicklighet. Utredningen anser sig i likhet med vad i undersökningen framförts kunna avvisa såsom tilläggsvärdesgrundande sådana faktorer som befolkningsutveckling och befolkningsfördelning, industrins och handelsföretagens utveckling och lokalisering, näringslivets utveckling i alla former, vägnätet, levnadsstandardens utveckling, lokaliseringen och utvecklingen av samhälleliga och liknande institutioner samt allmänhetens inställning till att åka buss överhuvud taget. Utredningen vill i detta sammanhang särskilt framhålla den inverkan ändrad kommunal indelning kan ha på busslinjetrafiken genom en måhända ofta genomgripande förändring av trafikens inriktning och frekvens.

Även de i undersökningen framlagda synpunkterna på betydelsen av anslutande och samtrafikerande företags utveckling och service kunna godtagas.

De tillståndsgivande myndigheternas beslut och åtgärder äro, såsom förut framhållits, i princip att betrakta som utifrån verkande faktorer. All busslinjetrafik är avhängig av tillståndsgivningen och skyddas genom denna i stor utsträckning från konkurrens. Då de av myndigheterna fastställda taxorna icke i alla fall kunna så intimt inpassas i ett läge, som kan sägas utgöra en fullt rättvisande avvägning mellan trafikutövarens och trafikanternas ofta motstående intressen, kan konkurrensfriheten och det medgivna taxeläget i förening tillföra företaget betydande vinster, som icke motsvaras av någon personlig insats från företagarens sida. Det värde, som hänför sig till sådana vinster och som alltså till sist går tillbaka på förhandenvaron av tillståndssystemet, bör därför enligt utredningens förmenande icke vinna beaktande vid bestämmande av godtagbar köpeskilling för ett företag. För linjer med hög trafikfrekvens kan taxans avrundning uppåt till närmaste 5-öresbelopp för olika färdavstånd medföra en liknande vinst, till vilken hänsyn alltså ej heller bör tagas vid ersättningens bestämmande. Till ett åt samma håll tenderande resultat kommer man i denna särskilda värderings-

fråga med tillämpning av den allmänt rådande ekonomiska teorien inom området. Enligt denna skall vid goodwillvärdering särskilt avseende fästas vid bl. a. huru länge en inkomstpost för framtiden kan påräknas och med vilken säkerhet dylikt påräknande kan ske. Eftersom förbättrade förutsättningar för åstadkommande av en sakkunnigare bedömning än hittills i taxefrågor enligt utredningens direktiv äro avsedda att tillskapas och taxesättningen även i framtiden skall ligga i den tillståndsgivande myndighetens hand, torde en spekulant med största försiktighet böra bedöma utsikterna att i framtiden kunna bibehålla ett vid överlåtelstillfället måhända gynnsamt taxeläge.

I detta sammanhang vill utredningen även framhålla att sådana faktorer som tillståndets begränsning till viss tid eller giltighet tills vidare samt säljarens egenskap av fysisk eller juridisk person icke böra tagas i betraktande vid värderingen, enär de värden som kunna ligga i förefintligheten av dessa faktorer helt grunda sig på den reglering, busstrafiken i författningen erhållit. Att sådana faktorer som köparens intresse av ett förvärv eller hos vem — köparen eller säljaren — initiativet till en överlåtelse ligger icke grunda rätt till särskild ersättning, synes utredningen böra påpekas endast med hänsyn därtill att de i praxis i något fall åberopats som grund för goodwillersättning.

Beställningstrafik och andra biförvärvsgrenar. Innehavare av tillstånd till busslinjetrafik ha i regel särskilt tillstånd att bedriva beställningstrafik med buss, därvid vanligen en eller flera av de i linjetrafiken begagnade bussarna godkännas jämväl för användning i beställningstrafiken. Genom att tillhandahålla en buss i beställningstrafik under de tider den icke är upptagen i linjetrafiken vinner företagaren ett effektivare utnyttjande av materiel och personal, och de intäkter, som genom beställningstrafiken tillföras företaget, kunna märkbart påverka totalresultatet av bussrörelsen. Även om tillståndssystemet i fråga om beställningstrafiken medför en viss konkurrensbegränsning, är denna dock icke så påfallande som när det gäller linjetrafiken. En stundom rätt kraftig konkurrens kan bedrivas av andra bussföretag samt av droskbilar, järnväg och båtar. I andra fall kan efterfrågan på fordon i beställningstrafik vara så markerad att nämnvärd konkurrens mellan de skilda företagen icke uppstår. På bedömandet av förhandenvaron av konkurrens inverkar icke blott förhållandena på stationeringsorten för trafiken utan även arten av den bedrivna beställningstrafiken.

Vid bedömandet av det värde som beställningstrafiken tillför ett företag bör, här som eljest, tillses att endast det särvärde, som hänför sig till företagarens intresse, arbete och skicklighet, ersättes. En ingående granskning av förutsättningarna för och arten av beställningstrafiken är alltså ofrånkomlig. I de fall, där företagaren haft att övervinna mera markerad konkurrens, synes det utredningen rimligt att den företagarvinst, som genom beställningstrafiken uppstått för företaget, efter lämplig kapitalisering ersättes.

Övriga biförvärvskällor — i undersökningen nämnas bilverkstadsrörelse samt kafé- eller kioskrörelse — vilka överlåtas samtidigt med bussrörelsen, böra ersättas under hänsynstagande därtill, att busstrafiken tillför rörelsegrenen en större kundkrets och förty större intäkter än som eljest kunnat påräknas, och att en större eller mindre del av dess värde, ehuru indirekt, hänföra sig till det företagaren meddelade trafiktillståndet.

b) Uppskattningen av tilläggsvärdet

Såsom av kap. 5 framgår har vid tidigare, med stöd av särskilda författningar genomförda överlåtelser av affärsdrivande företag till det allmänna, genomgående tillämpats principen om utgivande av ersättning för företagets goodwill (övervärde, affärsvärde, företagarövervärde), beräknad enligt allmänna företagsekonomiska grunder. I intet av fallen har emellertid fråga varit om överlåtelse av en rörelse, för vars bedrivande statligt tillstånd erfordrats. Den använda beräkningsgrunden måste därför i de nämnda fallen anses vara den naturliga.

Vid bestämmandet av tilläggsvärdet för ett bussföretag, som för hela sin existens är avhängigt av tillståndsgivningen och som genom det givna tillståndet skyddas från konkurrens, är — såsom förut påpekats — det allmänna företagsekonomiska beräkningssättet ej utan vidare tillämpligt. Gällande författning torde — såsom jämväl på annat ställe här anförts — sätta nämnda beräkningssätt helt ur spel, då den bygger på den förutsättningen att vid överlåtelse av trafiktillstånd skälig ersättning bör lämnas för det värde, som har sin grund i den enskilde tillståndshavarens sätt att upparbeta och sköta sin rörelse, varemot det värde, som hänför sig till trafiktillståndet såsom sådant icke bör betraktas som goodwillvärde i egentlig mening och därför ej heller särskilt ersättas vid överlåtelse av trafiktillstånd.

Sistnämnda grund för bedömandet synes utredningen väl motiverad. Den praktiska tillämpningen av denna grundsats bör därför åvägabringas.

I det närmast föregående avsnittet har angivits ett antal av de faktorer, vilka huvudsakligen hänföra sig till tillståndshavarens sätt att upparbeta och sköta sin rörelse. Dessa faktorer voro, i den ordning de här förut upptagits, initiativet till trafiken och kostnaderna att vara först på linjen, sådana kostnadsfaktorer som rationaliseringsåtgärder på det personella och trafiktekniska planet, drivmedelsval, rationell inköpspolitik, god materielomvårdnad och ekonomiskt effektiva anordningar för reparationer samt av marknadsfaktorerna de, som beröra trafikkapaciteten, turlisteutformning, samtrafiksanordningar, viss taxepolitik, standarden på bussar och personal, utförandet av personliga tjänstbarheter åt allmänheten och utbyggande av trafikunderlaget genom aktivitet i utomstående branscher. Härtill kommo de faktorer, som kunna härledas ur beställningstrafik och andra biförvärvsgrenar. För varje faktor har angivits de synpunkter, vilka böra vara vägledande vid

uppskattningen av respektive särvärde. Frågeställningen i detta avsnitt av framställningen är då, på vad sätt det totala tilläggsvärdet för ett företag skall kunna uppskattas. Utredningen hänvisar härvidlag till de i Företagsekonomiska forskningsinstitutets undersökning i dessa delar framlagda synpunkterna.

Till en början må därvid framhållas, att av de allmänna principerna för goodwillberäkning, de som gälla tillvägagångssättet vid kapitalisering av framräknad företagarvinst generellt böra vara tillämpliga även vid uppskattningen av varje särvärde för sig, i de fall nämligen, då den särvärdesgrundande faktorn är omedelbart resultatpåverkande och dess inverkan förty låter sig ekonomiskt beräknas. Som exempel kan nämnas flertalet av de tilläggsvärdesgrundande kostnadsfaktorerna, sådana marknadsfaktorer som aktivitet i utomstående branscher samt, i viss mån, beställningstrafik och andra biförvärvsgrenar.

För det stora flertalet på tilläggsvärdet inverkande faktorer kan, såsom i föregående avsnitt påvisats, en direkt avläsning i rörelseresultatet av faktorns inflytande därpå icke göras eller bör icke — med hänsyn till biinverkan på resultatet, härledande sig från tillståndssystemet — företagas. Det vanliga företagsekonomiska beräkningssättet är med andra ord här ej tillämpbart men härmed är icke sagt att det beräkningssätt, som måste komma till användning, icke kan grundas på företagsekonomiska principer.

Utredningen, som anser de principer för och utkast till beräkningssätt som i undersökningen framlagts teoretiskt godtagbara, vill nu i korthet angiva den metod för tilläggsvärdesuppskattning, som synes utredningen mest framkomlig.

Såsom av det föregående avsnittet framgår växla de synpunkter, som böra läggas på uppskattningen av de olika faktorerna, alltifrån det mer eller mindre subjektiva bedömandet av värdet av företagarens vid viss tid tagna initiativ och gjorda insatser ävensom den risk, som varit förknippad med en åtgärds vidtagande, till det rent objektiva konstaterandet av kostnaderna för åtgärden, ofta nog i kombination med en undersökning av i vad mån dessa kostnader återvunnits. Gemensamt är hänsynen till den inverkan varje åtgärd haft eller kan förväntas få för företaget och för dess trafikanter. För att kunna få en såvitt möjligt tillförlitlig grund för bedömandet är en ingående kännedom om företaget och de förhållanden under vilka detta arbetat av nöden. Det undersökta företagets verksamhet bör därför följas bakåt i tiden, helst ända från starten. Varje faktor eller grupp av faktorer, som enligt det föregående kan inverka på värderingen, undersökes enligt de för värderingen av faktorn eller gruppen angivna principerna. Vid undersökningen bör särskild vikt läggas vid att efterse, huruvida en vidtagen, eljest särvärdesgrundande åtgärd medfört sådan påverkan av företagets resultat, att kompensation för åtgärdens vidtagande redan vunnits. Härefter bestämmes med ut-

gångspunkt från de i faktorn ingående subjektiva och objektiva momenten faktorn till sitt belopp (alltså ej metoden med årsvinstberäkning med följande kapitalisering). Därvid bör till undvikande av dubbelräkning eller annan felräkning, hänsyn tagas till att vissa faktorer icke inverka oberoende av varandra eller att just kombinationen av de skilda faktorerna kan skapa särskilda extra värden. Summan av särvärdena utgör företagets tilläggsvärde.

Att utredningen valt denna metod, i undersökningen kallad additionsmetoden, beror därpå att det synes mindre svårt att vid en analys påvisa positiva åtgärder och därefter uppskatta dessa än att, såsom fallet är vid begagnande av subtraktionsmetoden, först beräkna värdet enligt allmänna företagsekonomiska principer och därefter frångraga den del därav, som kan sägas härflyta ur trafiktillståndet eller på annat sätt ha automatiskt kommit företaget till godo.

Den analys av de under företagets tillvaro vidtagna åtgärderna, som måste göras, får grundas på samtliga de upplysningar om företaget och de speciella förhållanden under vilka det verkat, som stå till buds. Härför tillgängliga äro under alla omständigheter sådana handlingar, som röra den tillståndsgivande myndighetens beslut och — om så skulle vara nödvändigt — akter i ärenden berörande företaget ävensom den driftstatistik och de uppgifter om rörelseutfall, som myndigheten må hava infordrat. Andra offentliga handlingar av värde äro taxeringslängdsutdrag samt, i fråga om aktiebolag, de till aktiebolagsregistret angående företaget insända uppgifterna. Utredningen räknar emellertid med att företagaren — även utan särskild föreskrift härom — för den som handhar värderingen håller sina böcker tillgängliga, eftersom det i de allra flesta fall torde ligga i företagarens eget intresse att på detta sätt lämna den mest ingående inblicken i verksamheten. I de fall handelsböckerna hållas tillgängliga kan det i vissa fall vara lämpligt att de — efter sedvanlig bokföringsteknisk korrigering — läggas till grund även för en på gängse sätt gjord uppskattning av den företagarårsmedelvinst, som rörelsen under de sista åren må hava lämnat. Anledningen härtill är följande.

Beräkningen av flertalet särvärdens storlek måste, även om därvid företagsekonomiska synpunkter anläggas, i sista hand influeras av undersökarens personliga uppfattning. Detsamma kan i lika grad sägas om en på resultatanalys gjord goodwillundersökning enligt vanliga företagsekonomiska grunder. Eftersom uppskattningen enligt den sistnämnda metoden baserar sig på rörelsens av handelsböckerna dokumenterade ställning, torde emellertid undersökarens personliga omdöme endast inom rätt snäva gränser kunna påverka det slutliga undersökningsresultatet. Vid en undersökning enligt additionsmetoden, sådan den här skisserats, måste resultatet i högre grad avhänga av undersökarens personliga uppfattning och alltså slutresultaten av skilda undersökningar visa påfallande avvikelser från varandra. Som viss kontroll på skäligheten av uppnått undersökningsresultat enligt additions-

metoden kan det i fall där de tilläggsvärdesgrundande faktorerna bereda särskilda svårigheter att såväl konstatera som uppskatta och där företagets handelsböcker äro för undersökaren tillgängliga, synas lämpligt att företaga jämväl en goodwillundersökning enligt vanliga företagsekonomiska grunder. Denna goodwillberäkning, i vilken alla ekonomiskt verkande faktorer medtagas, bör, där ej alldeles speciella förhållanden äro för handen (t. ex. i fråga om en nystartad linje som ännu icke lämnat företagaröverskott och vars prognos på kort sikt måste bedömas som mindre god eller i fråga om en kulturlinje), utmynna i ett resultat, som ligger ej oväsentligt över det enligt additionsmetoden uträknade.

Utredningen önskar i detta sammanhang framhålla att vid såväl den deluppskattning, som kan ingå som ett led i tilläggsvärdets beräkning enligt utredningens förslag, som den jämförande kontrollberäkning, som kan komma att utföras, valet av kapitaliseringsfaktor bör träffas med stor försiktighet. Att en kapitaliseringsfaktor av 10, om hänsyn tages till bussföretagens beroende av lagstiftningen på området och dess tillämpning, främst i vad avser det allmännas grepp om taxesättningen, samt till den genomsnittligt korta varaktigheten för framtiden av den enskilde företagarens ingripanden, måste framstå såsom allt för hög, har här förut framhållits,. Utredningen anser, att de nu nämnda omständigheterna böra leda till användandet av en väsentligen lägre kapitaliseringsfaktor. En jämförelse med de ersättningsregler, som gälla vid det allmännas övertagande av en fri näring, visar även hän mot en lägre faktor. Sålunda ersattes jämlikt KF 11/6 1943 om vissa ersättningar vid införandet av statsmonopol å importen av tobaksvaror en grossistimportör med, förutom en livränta å maximalt 6 000 kronor för 20 verksamhetsår, ett belopp motsvarande 4 gånger hans medelhandelsvinst under ett visst antal år. Då det gäller en bussrörelse synes utredningen kapitaliseringsfaktorn — i likhet med vad som, enligt vad utredningen inhämtat, i England gäller i fråga om goodwillberäkning för bussföretag, som inlösas av det allmänna — böra sättas till lägst 2 och högst 5 gånger den framräknade företagarårsvinsten eller, vid särvärdesberäkning, den på vederbörande faktor belöpande vinstandelen. En genomsnittlig faktor av 3,5 torde vara tillfyllest, och yttergränserna 2 respektive 5 reserveras för de fall, i vilka varaktigheten av vidtagen åtgärds resultatpåverkan måste bedömas som påfallande mycket kortare respektive längre än den normala.

Därest det företag, vars värde skall uppskattas, icke startats av den nuvarande innehavaren av busslinjetrafiken utan denna förvärvats av startaren eller senare företagare, uppkommer vid värderingen ytterligare två särskilda spörsmål. Det ena är frågan om företaget vid värderingen får tillgodoräkna sig de särvärdesgrundande åtgärder, som tidigare trafikutövare nedlagt på rörelsen. Det andra är spörsmålet, huruvida och i vad mån ett företag vid

senare överlåtelse skall äga gottskriva sig det belopp företaget vid sitt linjeförvärv må hava erlagt i ersättning för goodwill. Frågorna äro i viss mån avhängiga av varandra och så även svaren. Följande torde böra gälla beträffande de olika huvudfall som äro tänkbara.

1) Rörelsen äges och drives fortfarande av startaren ehuru i annan form än vid starten (t. ex. ägareserien enskild person, handelsbolag, aktiebolag). Detta fall bör helt jämställas med det i vilket startaren även formellt står som säljare.

2) Rörelsen äges och drives av annan än startaren men denne har ej i samband med rörelsens övergång till ny ägare erhållit ersättning för goodwill. I de fall äganderättsövergången skett till någon i startarens familj synes det vara med billigheten överensstämmande att vid värderingen jämväl taga hänsyn till startarens insatser. Har trafiken övergått till oskyld person, synes, bortsett från de fall där gåvoavsikt kan antagas ha förelegat, sådan hänsyn icke böra tagas.

3) Startaren har försålt rörelsen och i samband därmed erhållit ersättning för dess goodwill. Vid en senare överlåtelse av rörelsen bör först undersökas, huruvida den startaren tillerkända goodwillersättningen är högre än vad som enligt utredningens nu framlagda principer bör vinna godkännande eller ej. Finnes goodwillersättningen vara högre, bör vid de fortsatta värderingsberäkningarna till utgångspunkt i detta avseende tagas blott så stort belopp som enligt det framlagda värderingsförslaget skulle vinna godkännande. Finnes goodwillersättningen vara lika med eller lägre än vad som skulle utgöra godtagbart tilläggsvärde, lägges ersättningen utan jämkning till grund för den fortsatta beräkningen. Att den senare företagaren vid sin överlåtelse bör erhålla kompensation för vad han — inom nu angivna skäliga gränser — erlagt i goodwill torde framstå som naturligt. Eftersom goodwillen utgör ersättning för de framtida vinster, en köpare kan beräknas erhålla till följd av den kvardröjande effekt för företaget, som säljarens insatser i detta kunna ha, och denna effekt med åtföljande mervinst tenderar att sjunka i förhållande till den tid som förflutit från försäljningen, kan det en gång erlagda goodwillbeloppet ej i sin helhet såsom en tillgång åtfölja rörelsen och vid senare överlåtelse bliva tillfullo ersatt. En viss årlig avskrivning av beloppet är alltså motiverad och utredningen anser med hänsyn till de förhållanden varunder busstrafiken arbetar en årlig avskrivning med 1/10 lämplig. Särskilda förhållanden må dock böra medföra någon höjning eller sänkning av nämnda avskrivningsandel (jfr 100 § 7 mom. aktiebolagslagen). Vid tilläggsvärdets bestämmande i förevarande fall bör alltså ersättning medgivas för den del av erlagt goodwillbelopp, som enligt det anförda vid tiden för överlåtelsen kan anses fortfarande belasta företaget, och detta oavsett till vilken storlek beloppet redovisas i företagets böcker.

4) I det fall en bussrörelse efter starten gått genom flera händer kan en

kombination av fallen 1—3 uppkomma. Genom att steg för steg följa de olika överlåtelserna enligt den nu beskrivna metoden kan det vid värderingstillfället kvarvarande värdet av tidigare ägares insatser beräknas.

I det föregående har den betalning, som må utgivas vid förvärv av ett bussföretag, bestämts till att omfatta ersättning för realtillgångarna och tilläggsvärdena. Emellertid kunna köpare och säljare stundom överenskomma om säljarens anställning i köparens tjänst och i samband därmed reglera anställningsvillkoren. Därest överenskommelsen avser att tillförsäkra säljaren förmåner utöver vad som vid en opartisk bedömning kan anses normala, föreligger uppenbarligen en form av förtäckt vederlag för det försålda företaget. Förtäckt vederlag torde i regel jämväl föreligga, om säljaren tillförsäkrats pensionsförmåner av köparen. För de angivna fallen måste storleken av det förtäckta vederlaget uppskattas i penningar och av det av utredningen i följande kapitel föreslagna värderingsorganet tilläggas den i överlåtelsehandlingen eljest uppgivna köpesumman. Fall kunna inträffa i vilka visserligen säljarens anställningsvillkor icke motsvaras av hans arbetsförmåga eller där säljaren tillförsäkrats pensionsförmåner men i vilka anledning likväl, enligt utredningens förmenande, saknas att anse förtäckt vederlag föreligga. Utredningen avser härmed de fall, där säljaren uppnått 50 års ålder och drivit trafikrörelsen under en lång följd av år, minst 25, men ej av vinsten på verksamheten rimligen kunnat bekosta sin skäliga pensionering och i vilka de utfästa förmånerna såväl med hänsyn till säljarens förut på trafiken nedlagda arbete som i och för sig kunna anses skäliga.

NIONDE KAPITLET

Utredningens förslag

Val av värderingsmetod

Den metod för uppskattning av tilläggsvärdet, för vilken nu redogjorts, ansluter sig intimt till de faktorer, som enligt författningens förarbeten måste anses och vilka jämväl enligt utredningens mening böra vara grunden till att ersättning må kunna utgivas utöver betalning för sakvärdena. Av denna anledning vill utredningen förorda denna metod framför den på taxesättning baserade goodwillberäkningsmetoden. I fråga om jämnhet och säkerhet i avgörandena kan metoden icke anses vara den allmänna företagsekonomiska goodwillvärderingsmetoden i och för sig underlägsen. Tilläggsvärdesmetoden erfordrar — såsom i följande avsnitt utvisas — för sin praktiska tillämpning, att vissa organisatoriska förändringar syftande till en centralisering av värderingsförfarandet vidtagas. Förändringarna beröra dock endast ärenden angående överlåtelse av trafiktillstånd. En tillämpning av goodwillvärderingsmetoden skulle nämligen nödvändiggöra ett långt kraftigare ingripande genom en centralisering till en myndighet av alla ärenden rörande taxesättning. Jämväl av denna anledning anser utredningen tilläggsvärdesmetoden vara att föredraga.

I valet mellan de båda metoderna har utredningen på grund av vad ovan anförts funnit tilläggsvärdesmetoden böra läggas till grund för beräkningen av den ersättning som må utgå utöver betalningen för överlåtna sakvärden.

Organ för värderingen

Metoden för tilläggsvärdesberäkning, i vissa fall med hjälp av en i kontrollsyfte företagen vanlig goodwillberäkning, kan förväntas giva godtagbara och i stort sett jämna resultat. För dess praktiska användbarhet erfordras dock att värderingen anförtros ett organ som i sig förenar goda insikter i fråga om företagsekonomiska spörsmål med erfarenhet beträffande skötseln av bussföretag samt att organet — för åstadkommande av jämnhet i avgörandena — får handha ett stort antal undersökningsfall.

För närvarande sker prövningen av överlåtelsevillkoren av de tillståndsgivande myndigheterna. Ärendena beredas, såvitt avser överståthållarämbetet och länsstyrelserna regelmässigt av den tjänsteman, som omhänderhar trafikärendena i allmänhet. Denne kan i sin verksamhet ha förskaffat sig en

icke ringa kännedom om de för en bussrörelse speciella förhållandena men torde icke besitta vare sig utbildning eller erfarenhet i företagsekonomiska frågor. Särskild sakkunskap i hithörande spörsmål torde ej heller vara företrädd i eller i vart fall kunna tagas i bruk för beredning av ifrågavarande art av ärenden inom myndigheten. Den arbetsbörda, som normalt åvilar trafikföredragandena, är dessutom av den storleksordning att en mera ingående saklig prövning av de ekonomiska villkoren för en rörelseöverlåtelse endast med svårighet kan medhinnas. Därest prövningen företages efter de här förut skisserade linjerna, torde den komma att bliva än mera tidskrävande än hittills. Även om ovan angivna speciella kompetens vid beredandet av nu ifrågakomna ärenden skulle kunna tillföras överståthållarämbetet och länsstyrelserna, kan man ej räkna med sådan förstärkning av personalen, att föredraganden utöver beredandet av andra trafikärenden utan svårighet skall kunna medhinna arbetet med värderingsundersökningar. Härtill kommer — med hänsyn till de vida gränser för ståndpunktstagandet, som förslaget ännu mera än det nu tillämpade systemet möjliggör — att undersökningsresultatet i praxis kan förväntas variera alltefter den vikt de olika myndigheterna lägga vid skilda på värderingen inverkande faktorer. Önskvärdheten av en för riket enhetlig bedömning är så självklar att den här endast påpekas.

För att vinna en sådan enhetlig bedömning av värderingsfrågorna skulle kunna ifrågasättas ett överförande av alla ärenden angående rörelseöverlåtelser till biltrafiknämnden såsom varande den centrala myndigheten för ärenden rörande den yrkesmässiga biltrafiken. Redan nu har nämnden att avgöra de överlåtelseärenden, som angå rörelse, vars trafik berör mer än ett län. Nämnden, som är sammansatt av representanter för olika trafikintressen under en opartisk ordförande, har till sitt förfogande ett kansli, i vilket den speciella sakkunskapen bl. a. i fråga om busstrafikrörelse är företrädd och som besitter erfarenhet av den hittills praktiserade värderingsmetoden. Ett överförande till nämnden av ifrågavarande ärenden torde dock med hänsyn till den arbetsbörda, som redan nu åvilar kansliet, förutsätta viss personalförstärkning. Om därvid till kansliet även knötes en praktiskt skolad företagsekonom skulle enligt utredningens mening förutsättningarna för hithörande ärendens betryggande *beredning* i enlighet med den av utredningen angivna värderingsmetoden vara för handen. Fråga uppkommer då om den avgörande myndigheten, nämnden, är lämpad att såsom central myndighet utöva *beslutanderätten* i dessa ärenden.

Nämndens sammansättning av representanter för skilda trafikintressen gör den i och för sig skickad att handhava frågor rörande den närmare tillämpningen av 1940 års förordning i vad gäller trafikens utformning och betingelserna för denna. På detta område kan den enskilde ledamoten tillföra nämnden bärande, i hans dagliga verksamhet vunna synpunkter. Partsrepresentationen i nämnden torde alltså vara ägnad att i dessa ärenden garan-

tera ett praktiskt välgrundat beslut. Vad däremot värderingsfrågor angår, så kan ifrågasättas, om nämndens sammansättning och beslutsformer äro lämpade för behandlingen av dylika ärenden. Avgörandet av en värderingsfråga innefattar i realiteten ett slutgiltigt skiljande mellan säljarens och köparens intressen, bortsett från de fall i vilka myndighetens avgörande medför avtalets återgång, och kan på detta sätt till sina verkningar liknas vid domstols dom. Emellertid besitter endast ett fåtal av nämndledamöterna de speciella insikter, som erfordras för en sakkunnig värdering av ett busstrafikföretag och dessa ledamöter äro i första hand att söka bland trafikutövarnas representanter i nämnden. Detta torde leda till att beslutet i en värderingsfråga skulle komma att dikteras av partsrepresentationen eller i varje fall, således ej enbart i principfrågor, utgöra resultatet av en kompromisslösning. Eftersom avgörandena ske genom majoritetsbeslut och antalet ledamöter är förhållandevis stort, för närvarande sju, skulle dessutom lätt kunna inträffa, att en tillfälligt uppnådd majoritet framtvingar avgöranden i strid mot av nämnden eljest tillämpad praxis. En företagen utredning (se biltrafiknämndsutredningens betänkande, avgivet den 26 januari 1948 i stencil) om nämndens omorganisation till särskild styrelse med ämbetsmässiga former för besluts fattande har hittills icke föranlett någon åtgärd.

Dessa skäl leda till att utredningen måste ifrågasätta, huruvida nämnden med oförändrad sammansättning och med nuvarande former för besluts fattande är ägnad att centralt avgöra värderingsfrågor i samband med överlåtelse av busstrafik. Härtill kommer att, om nämnden göres till centralt värderingsorgan, dess avgörande av värderingsfrågor knappast kunna undgå att influeras av den inställning nämnden såsom tillståndsgivande och trafikvårdande myndighet kan ha till önskvärdheten eller icke önskvärdheten av överlåtelse av det företag, vars värde nämnden såsom värderingsorgan har att bestämma.

Om, för att undvika de olägenheter som ligga i den starka partsrepresentationen inom biltrafiknämnden och det stora antalet ledamöter i nämnden, den utvägen väljes, att värderingen verkställes av ett begränsat antal av nämndledamöterna, så kvarstår likväl den här förut påpekade dualismen mellan nämnden såsom värderingsorgan och som tillståndsgivande och trafikvårdande myndighet. Vid en lösning efter denna linje uppkommer även det svårlösta och grannlaga spörsmålet efter vilken princip ledamöter skola utväljas att deltaga i värderingsarbetet. Utredningen finner på grund härav att frågan om vilket organ, som bör handha värderingen, ej heller tillfredsställande löses genom att låta värderingen verkställas av en begränsad del av biltrafiknämnden.

Utredningen vill härefter undersöka om hithörande spörsmål på annan väg kan givas en tillfredsställande lösning. Utredningen har därvid haft inrättandet av en särskild nämnd i åtanke. Mot inrättandet av en sådan nämnd kan

anföras, att utbyggandet av busslinjetrafiken över landets nuvarande vägnät i stort sett genomförts under 1940-talet. I samband därmed har i viss utsträckning sammanslagning av skilda linjeföretag efter köp kommit till stånd. Antalet överlåtelser har dock på senare tid nedgått och härav skulle kunna dragas den slutsatsen, att det antal ärenden, som i fortsättningen komme under nämndens bedömande icke kan förväntas bliva så stort, att införandet nu av ett särskilt organ för prövning av ersättningsfrågor är motiverat. Emellertid är det för utredningen känt, att ett flertal kommuner önska förvärva och i egen regi driva busstrafikrörelse men att de i avvaktan på resultatet av utredningsarbetet ännu icke inlett förhandlingar om förvärv av de företag, som äro i fråga. Härtill kommer att — såsom utredningen i ett senare betänkande kommer att närmare utveckla — ett flertal spörsmål angående busstrafikens rationella bedrivande för sin lösning förutsätter ett fortsatt sammanförande, frivilligt eller tvångsvis, av skilda busslinjeföretag till företag av större omfattning. De värderingsfrågor, som därvid måste komma under myndigheternas prövning, beröra ett stort antal busslinjeföretag och myndigheterna bliva därvid ställda inför delvis rätt svårlösta avvägningsspörsmål. På grund härav synes det utredningen befogat att föreslå inrättandet av en särskild nämnd.

En dylik nämnd, som uteslutande skulle ha att avgöra de ersättningsfrågor, som uppkomma i samband med rörelseöverlåtelse, kan givas en sådan sammansättning att sakligt tillfredsställande avgöranden kunna förväntas bliva av nämnden träffade samtidigt som en eljest knappast uppnåelig enhetlighet i avgörandena vinnes. För ärendenas beredning skulle lämpligen biltrafiknämndens kansli, efter viss förstärkning, kunna anlitas.

Innan utredningen ingår i vidare prövning av sistnämnda förslag, vill utredningen först diskutera en fråga, vars lösning måste ha ett avgörande inflytande på spörsmålet om det särskilda värderingsorganets sammansättning, nämligen frågan huruvida värderingsorganet bör vara beslutande eller blott rådgivande samt, om det skall vara beslutande, huruvida talan skall kunna föras mot beslutet eller icke.

Om organets uttalanden i värderingsfrågor bli av blott rådgivande natur, så kommer det slutliga avgörandet att ligga hos de 26 olika tillståndsmyndigheterna med lika många möjligheter till olikhet i tillämpningen. Visserligen skulle i de fall part eller, i fråga om överståthållarämbetets eller länsstyrelses beslut, biltrafiknämnden fullföljer talan hos Kungl. Maj:t, önskvärd enhetlighet i överklagade mål kunna åvägabringas. I realiteten skulle emellertid, om parterna äro nöjda med avgörandet, endast biltrafiknämnden kunna överklaga tillståndsmyndighets beslut, och biltrafiknämnden härigenom bli tillsynsmyndighet över det särskilda värderingsorganet. Än vidare skulle Kungl. Maj:t, inom vars kansli sakkunskap i företagsvärdering enligt de av utredningen uppställda grunderna icke är företrädd, vid sitt avgörande i realiteten vara bunden av värderingsorganets uttalanden. Nu angivna förhållanden tala

för att värderingsorganet skall äga beslutanderätt. Den omnämnda avsaknaden inom Kungl. Maj:ts kansli av speciell sakkunskap i värderingsfrågor talar jämväl för att organets beslut böra innebära ett slutligt avgörande av värderingen. Det skulle visserligen kunna tänkas att överklagande av värderingsorganets beslut gjordes hos annan myndighet än Kungl. Maj:t. Utredningen tänker härvid närmast på allmän domstol, men även här måste avsaknaden av den särskilda sakkunskapen i förening med den speciellt ekonomiskt-tekniska naturen hos förevarande ärenden göra att en sådan tanke måste förfalla.

Utredningen kommer alltså fram till den lösningen av det angivna spörsmålet, att det särskilda värderingsorganet bör äga att slutligt avgöra frågor om värdering av bussföretag.

Då det gäller att närmare utforma det föreslagna värderingsorganet måste all tillbörlig hänsyn tagas till den enskildes berättigade intressen. Om den särskilda nämnd för avgörande av värderingsfrågor, varom förut talats, gives formen av en modifierad skiljenämnd, synes en lämplig avvägning mellan det allmänna och det enskilda intresset ha åvägabragts. För att garantera enhetlighet i avgörandena och giva det offentligrättsliga intresset tillbörligt inflytande föreslår utredningen att nämnden, som bör bestå av fem ledamöter, erhåller en av Kungl. Maj:t utsedd fast kärna av tre personer, av vilka en, tillika ordförande, bör vara domare, en trafikman och en företagsekonom. De återstående två ledamöterna böra, särskilt för varje vid nämnden anhängigt ärende, utses en av köparen och den andre av säljaren av det bussföretag, vars värdering är ifråga. Därest köpare eller säljare underlåter att utse ledamot bör sådan i stället på framställning av nämndens ordförande utses av överexekutor. För envar av de tre fasta ledamöterna bör utses en ersättare. Då biltrafiknämnden, såsom nedan framhålles, bör ha att yttra sig i sin egenskap av högsta trafikvårdande myndighet, bör ledamot av biltrafiknämnden icke utses till ledamot av värderingsnämnden.

Vid nämnden anhängiggjorda ärenden böra beredas inom biltrafiknämndens kansli, vilket bör förstärkas med företagsekonomisk sakkunskap. Efter inhämtande av vederbörliga remissyttranden och införskaffande av det övriga utredningsmaterial, som kan vara av nöden, bör biltrafiknämnden i sin egenskap av tillståndsgivande och/eller trafikvårdande myndighet med eget yttrande överlämna ärendet till värderingsnämnden.

Vid skiljaktiga meningar inom nämnden bör gälla vad beträffar omröstning i tvistemål vid rådhusrätt stadgats.

Därest erinran mot överenskomna köpevillkor icke gjorts under remissbehandlingen och värderingsnämnden finner villkoren skäligen böra godtagas, torde värderingsnämnden, där part ej annat begär, böra äga att avgöra ärendet utan vidare förhandling.

Om återigen erinran framställts mot köpevillkoren eller värderingsnämn-

den anser skäl föreligga till avvikelse från dessa, bör före avgörandet en förhandling komma till stånd inför nämnden. Förhandlingen bör vara muntlig och parterna skola ha att framlägga sin sak inför nämnden. Nämnden skall kunna besluta om inhämtande av den ytterligare utredning, den kan finna nödig, ävensom genom sammanträde på platsen för den ifrågakomna busstrafikens bedrivande skaffa sig önskad kännedom om företaget.

Som sekreterare åt nämnden bör den företagsekonomiskt sakkunnige inom biltrafiknämndens kansli fungera.

Nämndens ständiga ledamöter böra äga uppbära dels ett fast årsarvode och dels särskild ersättning för sammanträdesdag. Årsarvodet föreslås satt för ordföranden till 4 000 kronor och för en var av de båda övriga ledamöterna till 2 000 kronor. Ersättaren för ordföranden bör äga uppbära årsarvode om 1 000 kronor, varemot övriga ersättare icke skola vara berättigade till sådant arvode.

Ersättning för sammanträdesdag bör utgå till ordföranden, dennes ersättare och övriga ledamöter med 40 kronor. Ledamot skall äga uppbära rese- och traktamentsersättning enligt klass I A i resereglementet.

Årsarvodet till ledamöterna föreslås utgå av allmänna medel. Dagarvoden samt övriga kostnader för sammanträde med nämnden anser utredningen däremot böra ersättas av parterna med hälften vardera; dock att part, som påkallat förhandling inför nämnden i ärende, som eljest kunnat utan förhandling avgöras, bör, därest ändring av köpevillkoren icke kommer till stånd, svara för hela kostnaden.

Den företagsekonomiskt sakkunnige i biltrafiknämndens kansli bör tillförsäkras sådan löneställning, att alltför täta ombyten på tjänsten icke skall behöva uppstå. Utredningen föreslår hans inplacering i 29 lönegraden i löneplan 1 i avlöningsreglementet.

Den ökning av biltrafiknämndens kanslikostnader, som föranledas av arbetet med beredande av värderingsärendena, torde kunna uppskattas till — förutom lön till den företagsekonomiskt sakkunnige — ersättning till ett skrivbiträde motsvarande lön enligt lönegrad Ce 8. Härtill kommer expenser, vilka — med hänsyn därtill att utredningsarbetet i icke ringa omfattning torde få bedrivas på hemorten för överlåtna bussföretag — uppskattas till förslagsvis 15 000 kronor för år.

Utredningen räknar med att värderingsorganet kan sammanträda i biltrafiknämndens lokaler.

Kontroll av villkoren vid överlåtelse av trafiktillstånd

Förordningen om yrkesmässig biltrafik saknar bestämmelser om kontroll av villkoren vid överlåtelse av trafiktillstånd till förhindrande av ett kringgående av myndigheternas beslut genom betalning »under bordet». En effek-

tivt verkande kontroll av upprätthållandet av bestämmelserna i ett avtal, vars fullgörande ankommer på de enskilda kontrahenterna måste stöta på oöverstigliga svårigheter att åstadkomma. En i stort sett likvärdig effekt torde emellertid kunna åvägabringas genom att tillgripa särskilda åtgärder mot den som antingen söker genom osanna uppgifter angående överlåtelsevillkoren vilseleda myndigheten eller, sedan ärendet prövats, kringgår myndighetens beslut om villkoren för överlåtelsen.

Gällande förordning innehåller icke föreskrift om att avtal om överlåtelse av trafiktillstånd behöver iklädas skriftlig form. Fall kunna alltså inträffa, i vilka myndigheten ej kan erhålla annan kännedom om villkoren för överlåtelsen än vad av avtalskontrahenternas muntliga utsagor kan inhämtas. Det stora flertalet överlåtelser torde dock upprättas skriftligen men det saknas garanti för att i överlåtelsehandlingen upptagits alla de avtalsvillkor, som äro av intresse för den prövande myndigheten. För att få en såvitt möjligt säker grund för sin prövning avkräva därför redan nu, enligt vad utredningen inhämtat, biltrafiknämnden och flertalet länsstyrelser avtalskontrahenterna i ärende angående tillståndsöverlåtelse försäkran på tro och heder, att utöver det vederlag, som angivits i företett överlåtelseavtal, icke erlagts eller vare sig muntligen eller skriftligen utfästs ytterligare vederlag. Härtill kommer att, om det visas att ytterligare vederlag likväl utgått, det överlåtna trafiktillståndet regelmässigt med stöd av 19 § förordningen om yrkesmässig biltrafik av myndigheten återkallats. Denna praxis har även tillämpats i de mål angående besvär över på nämnda grund meddelade återkallelser, som kommit under Kungl. Maj:ts prövning. Därest den inför myndigheten åberopade överlåtelsehandlingen innehåller uppgift om andra villkor än de i realiteten överenskomna, torde handlingen få anses upprättad för skens skull och innebära fara i bevishänseende samt avtalskontrahenterna vara förfallna till straff jämlikt 13 kap. 11 § strafflagen får osant intygande eller brukande av osann urkund. Straffet härför utgör, där brottet ej är att anse som grovt, böter eller fängelse.

Den lösning av det uppkomna problemet, till vilken myndigheterna inom ramen för gällande lagstiftning kommit, synes utredningen i stort sett lycklig. Dock torde det kunna ifrågasättas, huruvida icke lämnandet av osanna uppgifter angående överlåtelsevillkoren, med hänsyn till den ringa avskräckande verkan normalstraffet vid brott mot 13 kap. 11 § strafflagen i förevarande fall kan förmodas ha, bör hänföras under strängare lagrum.

Uppenbart är att myndighetens prövning av överlåtelsevillkoren bör grundas på skriftligt avtal. I avtalet bör upptagas alla de förhållanden, som måste läggas till grund för myndighetens bedömande. Ett köpeavtal måste sålunda innehålla uppgift om dels vad försäljningen omfattar, såsom bilar med tillbehör, garage, fastighet, andelar i busstation, trafiktillstånd och goodwill och dels det utgivna vederlaget med fördelning på realvärden och immateriella

värden. Särskilda utöver köpeskillingen utgående förmåner till säljaren, exempelvis tillförsäkrande av anställning i köparens tjänst eller av pensionsförmåner för säljaren och hans familj, måste även specificeras. Först genom erhållande av nämnda uppgifter kan myndigheten skapa sig en rättvisande bild av överlåtelsens reella innebörd och bliva i stånd att företaga saklig prövning av ansökningen.

En ofrånkomlig förutsättning för att myndighetens avgörande skall bli riktigt är, att de lämnade uppgifterna äro fullständiga och sanna. Detta torde i görligaste mån ernås genom att avfordra kontrahenterna i avtalet försäkran på heder och samvete angående överlåtelsevillkoren samt det bakom avgivandet av en sådan försäkran liggande straffhotet. En lagfäst skyldighet för avtalskontrahenterna att på heder och samvete avgiva försäkran, att överlåtelsehandlingen fullständigt och riktigt upptager allt, som mellan dem i saken avtalats, måste redan i och för sig vara ägnad att avhålla från lämnande av osann uppgift. Genom ett dylikt lagfästande vinnes emellertid även den önskvärda straffskärpningen. Den som i försäkran, som jämlikt lag eller författning avgives på heder och samvete, lämnar osann uppgift är jämlikt 13 kap. 10 § strafflagen förfallen till straff för osann försäkran. Straffet härför är fängelse eller böter eller, om brottet är grovt, straffarbete i högst två år. Gärning förövad av grov oaktsamhet straffes med böter eller fängelse.

Det kraftigaste avhållande momentet mot lämnande av betalning »under bordet» torde dock vara risken att få trafiktillståndet återkallat. De konsekvenser ett återkallande av trafiktillstånd medför, äro ofta nog av sådan storleksordning att vederbörandes ekonomiska ställning rubbas. Som myndigheternas tillämpning i hithörande fall av 19 § i förordningen väl överensstämmer med dess ordalydelse och bakomliggande motivering, synes något ytterligare uttalande i denna del från utredningens sida icke påkallat.

Utredningen föreslår alltså i frågan om kontroll av villkoren vid överlåtelse av trafiktillstånd, att hittills rådande praxis beträffande tillståndsåterkallelse bibehålles samt att i förordningen intages bestämmelse om skyldighet för kontrahenterna i ett avtal om överlåtelse av trafiktillstånd att vid ansökningen om tillstånd till överlåtelsen foga skriftligt avtal därom ävensom att lämna en på heder och samvete avgiven försäkran beträffande överlåtelsen och villkoren därför. Exempel på formulär till försäkran bifogas förslaget.

Det synes utredningen riktigt, att den föreslagna regleringen till förhindrande av betalning »under bordet» icke begränsas till att omfatta blott överlåtelser av busslinjeföretag utan får avse överlåtelser av företag inom den yrkesmässiga biltrafikens område överhuvud taget. Anledning torde nämligen icke föreligga att i detta avseende göra någon åtskillnad mellan olika former för trafikens bedrivande.

Sammanfattning

1. Av förarbetena till nuvarande förordning om yrkesmässig automobiltrafik m. m. kan utläsas, att vid överlåtelse av ett busstrafikföretag ersättning må utgå för dels värdet av i överlåtelsen ingående realtillgångar och dels det värde som ligger i överlåtarens på rörelsens upparbetande och utveckling nedlagda arbete men däremot icke för något på tillståndssystemets tillvaro grundat värde.

2. I praxis ha godkänts överlåtelser av bussföretag mot villkor, som i större eller mindre utsträckning innefattat ersättning för trafiktillståndet såsom sådant.

3. Utredningen godtager de grunder för beräkning av ett busstrafikföretags goodwillvärde, på vilka förordningen bygger.

4. På det immateriella värde, som sålunda må ersättas, föreslår utredningen benämningen tilläggsvärde.

5. Riktlinjer för uppskattningen av detta tilläggsvärde ha uppdragits. Uppskattningen göres under hänsynstagande till förefintligheten av initiativ och storleken av det arbete och i vissa fall jämväl de kostnader, som överlåtaren nedlagt på rörelsens främjande.

6. Uppskattningen av tilläggsvärdet verkställes av en central värderingsnämnd, som givits formen av en modifierad skiljenämnd. Nämndens beslut, som icke må överklagas, är bindande för den tillståndsgivande myndigheten.

7. Värderingsnämnden består av 5 ledamöter, 3 ständiga och 2 tillfälliga. De ständiga ledamöterna utses av Kungl. Maj:t. Av dessa skall en, tillika ordförande, vara lagkunnig och i domarvärv erfaren, en trafikman och en företagsekonom. De tillfälliga ledamöterna skola utses en av överlåtaren och den andre av förvärvaren.

8. Ärendena beredas inom statens biltrafiknämnds kansli under ledning av en särskild tjänsteman.

9. Ärendena avgöras efter förhandling inför värderingsnämnden. Vid förhandlingen skola överlåtaren och förvärvaren principiellt närvara och framlägga sin sak.

10. Avtal om överlåtelse av tillstånd till yrkesmässig biltrafik skall iklädas skriftlig form och åtföljas av försäkran på heder och samvete om omfattningen av överlåtelsen och storleken av utfäst vederlag.

11. Den som gör sig skyldig till osann försäkran riskerar dels straff jämlikt 13 kap. 10 § strafflagen och dels återkallelse av trafiktillståndet jämlikt 19 § förordningen om yrkesmässig automobiltrafik m. m.

12. Punkterna 10 och 11 avse all yrkesmässig biltrafik.

Reservation av ledamoten Lydén

Vissa av busslinjeutredningens majoritet gjorda principiella uttalanden och framlagda förslag kunna icke av mig biträdas.

Jag finner det vara principiellt felaktigt, att vid värdering av ett bussföretag tillämpa andra värderingsgrunder än vanliga företagsekonomiska grunder och detta jämväl i fråga om goodwillberäkningen.

Jämlikt 1864 års näringsfrihetsförordning äger envar svensk man eller kvinna rätt att inrikes orter emellan fortskaffa varor. Denna frihet möjliggjorde startandet av flertalet av de bussföretag, som bilda stommen i det nu hela Sverige omfattande busslinjenätet. Det är genom enskilda rörelseidkares förutseende initiativ och tack vare deras villighet att påtaga sig de personliga uppoffringar och att bära de ekonomiska risker, som varit förknippade med denna nya form för allmänhetens betjänande, som detta i Sverige relativt nya kommunikationsmedel kunnat ernå den omfattning och den betydelse för kommunikationerna med därav följande uppsving inom näringslivet och kulturellt framåtskridande, som i dag är en fakticitet. Staten och kommunerna ha endast i ringa mån såsom företagare deltagit i omnibusrörelsens utveckling under den långa tidsperiod, då de ekonomiska riskerna syntes överväga utsikterna till ekonomisk vinning.

De statliga ingripanden och regleringar, som kommit till stånd, och som resulterade i koncessionstvånget, kunna knappast sägas hava tillkommit i bussägarnas intresse eller varit till deras fromma. De hava snarare bestämts av hänsyn till allmän ordning och hushållning.

De inskränkningar i det fria utövandet av bussföretagarnes näringsverksamhet, som statsmakterna efter koncessionstvångets införande kunnat genomföra, hava bl. a. tagit sig uttryck i fastställande av turlistor, maximitaxor och »de övriga villkor, varunder trafiken må äga rum». I praktiken hava dessa inskränkningar hindrat trafikens utövare att av sin näring erhålla det utbyte, som stått andra fria näringsutövare till del. Mången gång har bussföretagaren tvingats att uppehålla trafik på linjer och turer, som icke varit lönande utan tvärt om direkt förlustbringande, samt att för vissa kategorier resande såsom arbetare och skolbarn tillämpa priser, som icke ens täckt självkostnaderna för trafiken. Någon motsvarighet härtill torde icke kunna uppletas inom de koncessionsfria näringarna.

Det numera gällande koncessionstvånget kan fördenskull enligt mitt förmenande icke åberopas såsom skäl för att en bussföretagare vid tvångsvis avhändande av hans näring skall erhålla sämre villkor, än vilken som helst annan svensk näringsidkare. Det i 16 § regeringsformen stadgade förbudet

mot att avhända eller låta avhända någon gods, löst eller fast, eller att fördärva eller låta fördärva någons välfärd bör oavkortat gälla jämväl till förmån för bussföretagare. När utredningens majoritet icke åt en bussföretagare vill tillerkänna samma ersättning, som då det »gällt inlösning av en näring, för vars bedrivande statligt tillstånd icke erfordrats och vars goodwillvärde förty låtit sig uppskattas efter rent företagsekonomiska grunder» måste detta därför enligt mitt förmenande vara felaktigt.

De farhågor majoriteten synes hysa för att en efter rent företagsekonomiska grunder beräknad ersättning skulle medföra risk för höjda taxor och sålunda resultera i, att ett högre pris i sista hand skulle drabba den trafikerande allmänheten är uppenbarligen icke grundade. De principer, som numera tillämpas vid taxeberäkningen och det jämförelsematerial från statligt och kommunalt bedrivna bussföretag, som stå de taxebeslutande myndigheterna till del, utesluter varje möjlighet att vid taxornas bestämmande inkludera någon ersättning för till äventyrs erlagt överpris.

Jag finner det anmärkningsvärt, att utredningens majoritet kunnat komma till ett resultat, som i så hög grad som fallet är avviker från det resultat, vartill 1936 års järnvägskommitté kom ifråga om de ersättningsgrunder, som skäligen borde tillämpas vid överförande i statens ägo respektive vid en fusionering av de enskilda järnvägarna. Någon principiell skillnad mellan en enskild järnvägsföretagares och en enskild bussföretagares näringsrättsliga ställning torde icke kunna påvisas. Järnvägskommittén framhöll, att, då fråga uppstode om en frivillig uppgörelse, järnvägens affärsvärde självfallet alltid komme att tillmätas avgörande betydelse vid underhandlingar mellan parterna rörande ersättningsbeloppets (köpeskillingens) storlek. Affärsvärdet vore en slutprodukt, i vilken som huvudfaktor inginge uppskattning av järnvägsföretagets i genomsnitt utfallande avkomst, parternas uppfattning om företagets framtida ekonomiska möjligheter samt det tekniska skick, vari järnvägen befunne sig. Järnvägskommittén uttalade vidare, att det väl knappast torde råda någon tvekan om det ur ekonomisk synpunkt i och för sig riktiga uti att vid en lagstiftning om statsinlösen eller fusionering såvitt möjligt tillämpa samma grunder för beräkning av ersättningen, som vid en frivillig uppgörelse. Ifråga om den tidrymd, som lämpligen borde läggas till grund för värderingen av ett företags avkastning, uttalade järnvägskommittén: »Uppenbarligen bör denna tidrymd göras så lång, att varken en tillfällig lågkonjunktur eller en tillfällig högkonjunktur får möjlighet att ensidigt inverka på resultatet av värderingen. Även andra tillfälligheter i driften böra så långt möjligt undanröjas. Med hänsyn härtill vill kommittén föreslå, att de tio före värderingsåret närmast liggande åren, med borträknande av de för företaget två bästa och två sämsta åren läggas till grund för värderingen.»

Vad järnvägskommittén sålunda anfört, synes mig vara till alla delar tillämpligt på de spörsmål, som busslinjeutredningen haft att behandla.

Jag hävdar sålunda den uppfattningen, att det åt en viss person eller företag givna tillståndet att utöva en näringsverksamhet givit upphov åt rättighet för honom att utöva sagda näring, samt att denna rättighet måste betraktas såsom en förvärvad rättighet därtill och följaktligen åtnjuta dylika rättigheters skydd. Att koncessionstvång i det allmännas intresse stipulerats kan och får icke vid en överlåtelse läggas till grund för nedbringande av rörelsens värde och köpeskillingens storlek. Överlåtelsen innebär här liksom eljest inom affärslivet, att köparen får tillgodogöra sig den kunnige rörelseidkarens — säljarens — genom energi och omtanke höjda avkastning och skapade affärsvinst av företaget och därigenom det ekonomiska värdet av rörelsen. Det sagda gäller givetvis i ännu högre grad, då en företagare genom tvångsförfarande tvingas att avstå sin rörelse till stat eller kommun, därvid ju möjligheterna att genom fri konkurrens mellan olika köpare få rörelsens verkliga värde fastslaget helt sättes åsido.

Det sagda gäller med särskild skärpa, då ett företag upparbetats och under en lång följd av år — kanske 20—30 år — drivits av samma företagare. Förhållandena kunna dock undantagsvis ställa sig annorlunda, då det blir fråga om företag, som gått i handel ett flertal gånger, och där anledning finnes antaga, att detta skett i spekulationssyfte. Även med dessa fall torde man dock redan inom den nuvarande lagstiftningens ram kunna komma på ett tämligen enkelt sätt tillrätta. Jag hänvisar i detta avseende till vad Svenska Omnibusägareförbundet i sitt yttrande av den 3 april 1948 till riksdagens andra lagutskott i anledning av herr Hages motion anfört.

Att den av mig ovan hävdade uppfattningen, att vid värdering av ett bussföretag rent principiellt i värdet bör ingå ett efter vanliga företagsekonomiska principer uträknat goodwillvärde, är den enda riktiga torde jämväl framgå av de rent praktiska svårigheter — för att icke säga omöjligheter — som måste uppkomma vid försök att framräkna det av utredningens majoritet i stället för goodwillvärdet föreslagna s. k. tilläggsvärdet. Flertalet av de i utredningens tilläggsvärde ingående särvärdena komma förvisso att visa sig vara omöjliga att matematiskt framräkna. Detta i synnerhet när fråga blir om äldre bussföretag (mer än tioåriga) eller ifråga om bussföretag, där startaren för kanske 15—20 år sedan överlåtit rörelsen på den nuvarande trafikutövaren. Först och främst föreligger ju icke skyldighet att bevara handelsböcker i mer än 10 år. För det andra föreligger icke någon rättslig möjlighet för den nuvarande trafikutövaren att framtvinga startarens handelsböcker. För det tredje torde det ställa sig synnerligen svårt att ur handelsböckernas torra sifferuppgifter framleta och framräkna de faktorer, som enligt utredningens majoritet skola vara särvärdesgrundande. Överhuvud taget torde befogad kritik kunna riktas mot vad utredningens majoritet anfört ifråga om flertalet av de faktorer, som enligt majoritetens uppfattning skola inverka på tilläggsvärdets beräknande. Att här ingå på en kritik av dem samtliga skulle

emellertid föra för långt. Det må vara tillräckligt citera, vad majoriteten anför ifråga om de s. k. marknadsfaktorerna: »Marknadssidans inverkan på ett företag måste bedömas med hänsyn till alla de i det konkreta fallet föreliggande faktorerna. Att lämna en ens tillnärmelsevis uttömmande uppräkning av dessa faktorer är ogörligt och även en uppräkning av de faktorer, som kunna synas vara av huvudsakligt inflytande, måste lida av vissa brister.»

Ett av utredningen i detta sammanhang gjort uttalande, som synes undanröja själva grunden för utredningens förslag, må dock här framhållas. Utredningen anför ifråga om de s. k. externa marknadsfaktorerna bl. a. följande: »Eftersom förbättrade förutsättningar för åstadkommande av en sakkunnigare bedömning än hittills i taxefrågor enligt utredningens direktiv äro avsedda att tillskapas och taxesättningen även i framtiden skall ligga i den tillståndsgivande myndighetens hand, torde en spekulant med största försiktighet böra bedöma utsikterna att i framtiden kunna bibehålla ett vid överlåtelsetillfället måhända gynnsamt taxeläge.»

Det irrationella i den av majoriteten föreslagna värderingsmetoden framgår därav, att majoriteten själv konstaterar, att »beräkningen av flertalet särvärdens storlek måste, även om därvid företagsekonomiska synpunkter anläggas, i sista hand influeras av undersökarens personliga uppfattning». Vidare framhålles, att resultatet vid en undersökning enligt den av majoriteten föreslagna s. k. additionsmetoden »måste i högre grad avhänga av undersökarens personliga uppfattning och alltså slutresultaten av skilda undersökningar visa påfallande avvikelser från varandra». Man föreslår därför, att en goodwillundersökning enligt vanliga företagsekonomiska grunder jämväl skall företagas så att man härigenom skall få en kontroll på, att man icke genom den föreslagna tilläggsvärdevärderingen skall komma till ett högre resultat än enligt en på vanliga företagsekonomiska grunder företagen goodwillutredning. Man tillägger: »*Denna goodwillberäkning — — — bör — — — utmynna i ett resultat, som ligger ej oväsentligt över det för tilläggsvärdet enligt additionsmetoden uträknade.*» Klarare kan ej gärna utsägas, att man genom det av majoriteten föreslagna förfaringssättet lämnar rum för rena godtycket.

Ytterligare en detalj må framhållas. Utredningens majoritet finner under hänvisning till § 100 mom. 7 i aktiebolagslagen, att den goodwillersättning, som en företagare må hava erlagt till startaren av en överlåten rörelse, bör årligen avskrivas med en tiondel så att företagaren efter tio år skall vara betagen varje möjlighet att vid förnyad försäljning erhålla ersättning för den av honom en gång guldna goodwillersättningen. Majoriteten bortser härvid helt och hållet från, att goodwillersättningar, som guldits före den 1 januari 1952, och sålunda praktiskt taget samtliga dylika, som i nu ifrågavarande avseenden kunna komma under bedömande, enligt gällande skattelagar icke fått såsom omkostnad i rörelsen avskrivas, utan hava avskrivningarna, om

och i den mån de skett, ägt rum med beskattade vinstmedel eller genom tillgripande av rörelsens kapital. Att icke nu medgiva full ersättning för dylika goodwillbelopp i den mån de enligt vanliga företagsekonomiska grunder varit berättigade utgör därför enligt mitt förmenande ren konfiskation.

Den av utredningen föreslagna metoden för uppskattning av tilläggsvärdet är, såsom av det föregående framgår, enligt min uppfattning i fråga om jämnhet och säkerhet i avgörandet klart och absolut underlägsen den allmänna företagsekonomiska goodwillvärderingsmetoden, varför varje som helst anledning enligt mitt förmenande saknas att frångå den sistnämnda.

Vad härefter beträffar den kapitaliseringsfaktor, som bör komma i tillämpning, har utredningen utan varje motivering angett densamma böra sättas till lägst två och högst fem gånger den framräknade företagareårsvinsten. Varje som helst grund för denna snäva begränsning saknas enligt mitt förmenande. Den inom affärslivet vanligast förekommande kapitaliseringsfaktorn torde utgöra tio. Någon anledning att för bussföretag beräkna lägre kapitaliseringsfaktor än för andra näringar finnes uppenbarligen icke. Skulle de av utredningens majoritet föreslagna värderingsmetoderna vinna statsmakternas gillande, vore det tvärtom motiverat att tillämpa en större kapitaliseringsfaktor än eljest sedvanligen förekommer. Jag anser fördenskull, att kapitaliseringsfaktorn bör sättas till lägst fem och högst tio gånger den framräknade företagareårsvinsten. Härjämte bör, där ingen eller obetydlig vinstmarginal uppstått, säljaren kompenseras genom tillräckligt tilltagen pension så att hans fortsatta existens icke äventyras.

Utredningsmajoritetens förslag om inrättande av ett särskilt värderingsorgan kan icke av mig biträdas. Det har i olika sammanhang ansetts förkastligt att inrätta nya verk och nya tjänster, därest icke särskilda skäl därför förelegat. Några bärande skäl för att i detta fall göra ett avsteg från denna regel torde icke kunna framläggas. De redan gjorda överlåtelserna av bussföretag representera till såväl antal som storleksordning ca 75 procent av alla de företag, som kunna tänkas vara av intresse att lägga under det allmänna. Statens biltrafiknämnd har ifråga om det stora flertalet av de skedda överlåtelserna företagit utredningar och verkställt ingående granskningar av de därvid avtalade villkoren. Mot de resultat, vartill Statens biltrafiknämnd kommit, torde befogad anmärkning icke kunna riktas. Tvärt om måste fastslås, att Statens biltrafiknämnd visat sig vara väl skickad att handhava utredningsuppdragen. Statens biltrafiknämnd torde också vara väl skickad att jämväl i fortsättningen handlägga och avgöra de spörsmål det här gäller. Vad särskilt beträffar värderingsförfarandet borde detta kunna hänskjutas till en inom biltrafiknämnden sammansatt delegation förstärkt med dugande företagsekonom.

Bilaga.

Exempel på formulär till försäkran på heder och samvete

Undertecknade, som träffat avtal om överlåtelse av tillstånd till yrkesmässig .....trafik och hos länsstyrelsen i ..... län gjort ansökan om godkännande av överlåtelsen, försäkra härmed på heder och samvete, att de vid ansökningen fogade handlingarna rörande överlåtelsen innehålla fullständiga uppgifter om omfattningen av och villkoren för överlåtelsen samt att icke i någon form lämnats eller skall lämnas annat vederlag än det, som finnes upptaget i handlingarna.

..... den 1952

(Namn) ..... (Namn) .....
Överlåtare Förvärvare

Egenhändiga namnteckningarna bevittna:

(Namn) ..... (Namn) .....

(Yrke) ..... (Yrke) .....

(Adress) ..... (Adress) .....

Sökandena erinras därom att, därest det visar sig att ovanstående försäkran är osann, trafiktillståndet kan komma att återkallas samt att straffet för osann försäkran är fängelse eller böter eller, om brottet är grovt, straffarbete i högst två år.

Statens offentliga utredningar 1952

Systematisk förteckning

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

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Det yngsta fångvårdsklientelet [5]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Löneplan eller kollektivavtal. [3]
Betänkande med förslag till allmänt resereglemente m. m. [6]
Allmän folkomröstning. 1950 års folkomröstnings- och valsättsutredningens betänkande. 2. [7] Bilaga 1. Folkomröstningsinstitutet i Schweiz. [8] Bilaga 2. Folkomröstningsinstitutet i Förenta staterna. [9] Bilaga 3. Folkomröstningsinstitutet utanför Schweiz och Förenta staterna. [18]

Kommunalförvaltning.

Förslag till kommunallag m. m. Kommunallagskommitténs betänkande. 3. [14]

Statens och kommunernas finansväsen.

1949 års uppbördssakkunniga. 2. Betänkande med förslag till vissa ändringar i uppbördsförfarandet. [1]

Politi.

1944 års nykterhetskommitté. 3. Undervisning, folkupplysning och forskning på alkoholfrågans område. [12]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Sjömännens sjukförsäkring. [10]
Yttranden m. m. över 1950 års långtidsutrednings betänkande. Ekonomiskt långtidsprogram 1951—1955. [11]
Semester åt husmödrar, lantbrukare m. fl. [19]

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Betänkande angående vissa fiskerättsliga förhållanden inom lappmarkerna samt tillgodogörandet av fisket i kronovattnen därstädes och i Jämtlands län m. m. [13]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Barrskogstillgångarna och skogsindustriens råvaruförsörjning. [15]

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Busslinjeutredningen. 1. Betänkande med förslag till beräknande av tilläggsvärde (goodwill) för bussföretag m. m. [20]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Förslag till lag om bankrörelse m. m. [2]

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Nordisk passfrihet. Betänkande nr 1. [4]
Tull- och valutalättnader i resandetrafiken mellan de nordiska länderna. Betänkande nr 2 och 3. [16—17]

Stockholm 1952
Katalog och Tidskriftstryck
22412