



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

x. A
S. O. U.
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1944:39
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

I ANLEDNING AV

UTREDNING RÖRANDE TILLSTÅND FÖR JURIDISKA PERSONER ATT UTÖVA YRKESMÄSSIG AUTOMOBILTRAFIK

AVGIVET AV

*inom kommunikationsdepartementet
tillkallad utredningsman*

S T O C K H O L M

1944

Statens offentliga utredningar 1944

Kronologisk förteckning

1. Jordbruksbefolkningens levnadskostnader. Av E. Lindahl och L. Lemne. Marcus. 71 s. **Jo.**
2. Betänkande med förslag angående långtjänstunderbefäl m. m. Beckman. 91 s. **Fö.**
3. Betänkande angående nykterhetstillståndet under krigsåren. Marcus. 336 s. **Fi.**
4. Promemoria med förslag till lag med bestämmelser om allmänna behörighetsvillkor för vissa kommunala uppdrag m. m. Haggström. 66 s. **S.**
5. Betänkande med förslag till civilförsvarslag m. m. Beckman. 262 s. **S.**
6. Betänkande med förslag till byordningar och instruktioner för ordningsmännen i lappbyarna. Marcus. 85 s. **Jo.**
7. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 1. Marcus. 215 s. **Fi.**
8. Betänkande med förslag angående revision av riksdagens arbetsformer. Norstedt. 114 s. **Ju.**
9. Processlagberedningens förslag till lag om införande av nya rättegångsbalken m. m. 1. Lagtext. Norstedt. viij, 192 s. **Ju.**
10. Processlagberedningens förslag till lag om införande av nya rättegångsbalken m. m. 2. Motiv m. m. Norstedt. 500 s. **Ju.**
11. Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 4. Tiden juli 1942—juni 1943. Idun. 559 s. **Fö.**
12. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 2. Investeringsutredningens betänkande med förslag till investeringsreserv av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten för budgetåret 1944/45. Marcus. 272 s. **Fi.**
13. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 3. Bilagor till investeringsutredningens betänkande med förslag till investeringsreserv av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten för budgetåret 1944/45. Marcus. 77 s. **Fi.**
14. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 4. Marcus. 153 s. **Fi.**
15. Socialvårdskommitténs betänkande. 7. Utredning och förslag angående lag om allmän sjukförsäkring. Beckman. 360 s. **S.**
16. Socialvårdskommitténs betänkande. 8. Kostnadsberäkningar angående lag om allmän sjukförsäkring. Beckman. 91 s. **S.**
17. Betänkande med förslag till åtgärder för främjandet av litteraturtjänsten inom de tekniska fackområdena. Haggström. 165 s. **E.**
18. Betänkande med förslag till vägtrafikstadga m. m. Beckman. 84 s. **K.**
19. Om inrättande av ett samhällsvetenskapligt forskningsråd. Haggström. 23 s. **E.**
20. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. 1. Skolan i samhällets tjänst. Frågeställningar och problemläge. Idun. 138 s. **E.**
21. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. 2. Sambandet mellan folkskola och högre skola. Idun. 354 s. **E.**
22. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. 3. Utredning och förslag angående vidgade möjligheter till högre undervisning för landsbygdens ungdom. Idun. 104 s. **E.**
23. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. Bilaga 3. Förhandlingarna vid sammanträde den 15—den 17 juni 1943 med 1940 års skolutrednings rådgivande nämnd. Idun. (2), 148 s. **E.**
24. Betänkande med förslag rörande revision av lagstiftningen om kvinnas behörighet att innehava statstjänst och annat allmänt uppdrag. Norstedt. 65 s. **Ju.**
25. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 5. Promemoria angående yrkesutbildning för arbetslösa m. m. Haggström. 92 s. **E.**
26. Befolkningspolitik i utlandet. Beckman. 239 s. **S.**
27. Betänkande med utredning och förslag angående rätten till vissa uppfinningar m. m. Marcus. 83 s. **H.**
28. 1941 års reumatikervårdssakkunnigas betänkande. Del 2. Utredning och förslag rörande behovet av och formen för statligt understöd till utbyggande inom landets sjukvårdsväsen av efterbehandling och konvalescentvård. Sv. Tryckeri AB. 101 s. 6 ritn. **S.**
29. Socialutbildningssakkunniga. 1. Utredning och förslag rörande den högre socialpolitiska och kommunala utbildningen. Haggström. 192 s. **E.**
30. Ungdomsvårdskommitténs betänkande 1 med utredning och förslag angående psykisk barn- och ungdomsvård. Norstedt. 277 s. **Ju.**
31. Ungdomsvårdskommitténs betänkande 2 med utredning och förslag angående stöd åt ungdomens föreningsliv. Norstedt. 195 s. **Ju.**
32. Slututlåtande avgivet av besparingsberedningens järnvägssakkunniga. Marcus. 169 s. **Fi.**
33. Socialvårdens omfattning och kostnader efter 1930. Beckman. 69 s. **S.**
34. Socialvårdskommitténs betänkande. 9. Utredning och förslag angående revision av lagstiftningen om barnavårdsanstalter och fosterbarnsvård. Beckman. 296 s. **S.**
35. Betänkande med förslag till lag om skyldighet för innehavare av järnväg eller spårväg att hålla stängsel. Norstedt. 76 s. **Ju.**
36. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 6. Marcus. 130 s. **Fi.**
37. Kommunindelningskommittén. 1. Den lantkommunala författningsregleringens historia. Av E. Schalling. Marcus. 108 s. **S.**
38. Betänkande angående ordnandet av civilanställning för avgående fast anställt manskap vid försvaret. Beckman. 160 s. **Fö.**
39. Betänkande med förslag i anledning av utredning rörande tillstånd för juridiska personer att utöva yrkesmässig automobiltrafik. Idun. 122 s. **K.**

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1944:39
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

I ANLEDNING AV

UTREDNING RÖRANDE TILLSTÅND FÖR JURIDISKA PERSONER ATT UTÖVA YRKESMÄSSIG AUTOMOBILTRAFIK

AVGIVET AV

*inom kommunikationsdepartementet
tillkallad utredningsman*

STOCKHOLM 1944
IDUNS TRYCKERIAKTIEBOLAG, ESSELTE AB

417620



THE HISTORY OF THE
CITY OF LONDON

BY
JOHN STOW

THE HISTORY OF THE
CITY OF LONDON

THE HISTORY OF THE
CITY OF LONDON

THE HISTORY OF THE
CITY OF LONDON

THE HISTORY OF THE
CITY OF LONDON

THE HISTORY OF THE
CITY OF LONDON

THE HISTORY OF THE
CITY OF LONDON

THE HISTORY OF THE
CITY OF LONDON

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 15 oktober 1943 tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet samma dag mig att inom kommunikationsdepartementet biträda med undersökning i fråga om behovet samt den lämpliga utformningen av särskilda föreskrifter beträffande tillstånd för juridiska personer att utöva yrkesmässig automobiltrafik.

Den 11 mars 1944 utsåg departementschefen med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 15 oktober 1943 följande personer att delta i överläggningar med utredningsmannen: kanslichefen i statens biltrafiknämnd C. Å. Odén, sekreteraren i Skånes handelskammare, ledamoten av riksdagens första kammare E. C. Sylwan för handelskamrarna, direktören i svenska järnvägsföreningen K. H. Lundqvist för järnvägarnas samarbetsnämnd, ombudsmannen N. Schéle för svenska omnibusägareförbundet, direktören C. Byström för svenska lasttrafikbilägareförbundet samt direktören C. Lindhé för svenska droskbilägareförbundet.

Överläggningar med de sakkunniga hava ägt rum vid skilda tillfällen under mars—juni samt den 30 augusti 1944. För fullföljande av ifrågavarande undersökningar har utredningsmannen vidare införskaffat dels vissa statistiska uppgifter rörande den yrkesmässiga automobiltrafiken, dels ock från bland annat samtliga länscentraler för den yrkesmässiga lastbilstrafiken vissa upplysningar som synts vara av värde för utredningen.

Sedan utredningen numera slutförts, får jag härmed såsom resultat av densamma vördsamt överlämna bifogade författningsförslag, innebärande förslag till förordning om ändring i Kungl. Maj:ts förordning den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., jämte motiv därtill.

Rörande nämnda förslag anföres följande. Till ledning för utredningsmannens arbete har legat departementschefens anförande till statsrådsprotokollet för den 15 oktober 1943. Däri framhölls bland annat, att man genom författningsföreskrifter sökt skapa garanti för att rätten att utöva yrkesmässig trafikrörelse skulle bli beroende av myndighets prövning såväl då

trafiktillstånd ursprungligen meddelas som då fråga är om överlåtelse av gällande tillstånd. Emellertid funnes i detta avseende en lucka i gällande bestämmelser. Åt juridiska personer beviljade trafiktillstånd kunde nämligen utan någon ändring av tillståndens formella karaktär, och alltså utan myndighets prövning, övergå till ny innehavare exempelvis genom överlåtelse av aktiemajoriteten i det bolag eller andelsrätter i den förening, som ursprungligen fått tillståndet sig beviljat. Ett dylikt trafiktillstånd kunde på detta sätt, utan att de tillståndsgivande myndigheterna hade möjlighet att inverka därpå, överflyttas till innehavare, som icke skulle hava kunnat påräkna att för egen del erhålla tillstånd. Detta förhållande stode icke väl i samklang med förordningens grundsatser beträffande tillståndsprövningen. Betänkligare vore dock, att nämnda förhållande kunde innebära en risk för att åt juridiska personer meddelade trafiktillstånd efter hand koncentrerades till ett fåtal innehavare, hos vilka de alltmer finge karaktären av trafikmonopol. En sådan utveckling skulle komma att stå i mindre god överensstämmelse icke endast med de principer, som dittills varit bestämmande för tillståndsgivningen, utan även med grunderna för lagstiftningen på området. Departementschefen uttalade vidare, att genom utredningen borde konstateras den omfattning, i vilken trafiktillstånd hittills meddelats åt juridiska personer, samt klarläggas, huruvida och i vilken omfattning en tendens till koncentrerings av dylika tillstånd till ett fåtal innehavare vare sig genom formell överflyttning av trafiktillstånden, genom överlåtelse av aktieinnehav eller på annat sätt kunde anses vara för handen. Vidare borde bedömas, på vad sätt det kunde anses möjligt att, därest så befundes erforderligt, förebygga att monopolartade sammanslutningar på ifrågavarande område uppkomme genom sådana överlåtelser av trafiktillstånd, som för närvarande icke kunde kontrolleras genom de tillståndsbeviljande myndigheternas försorg. Vilka åtgärder, som i detta syfte kunde bli lämpliga, borde bli föremål för en förutsättningslös prövning. Det vore tänkbart, att en sådan prövning komme att ådagalägga, att mindre omfattande föranstaltningar inom ramen av den nuvarande förordningen icke komme att bli tillfyllest utan att mera genomgripande åtgärder måste tillgripas, exempelvis i form av särskild lagstiftning åsyftande att möjliggöra en prövning och en kontroll från det allmännas sida beträffande ägarintresset i den rörelse, varom här vore fråga.

Såsom av betänkandet närmare framgår, ha bland de sakkunniga skilda meningar gjorts sig gällande i de föreliggande spörsmålen. Det har å ena sidan förmenats, att en mera ingående kontroll från det allmännas sida över juridiska personer, som inneha trafiktillstånd, vore erforderlig och att för detta ändamål borde övervägas lagstiftningsåtgärder, syftande till att införa en prövning från det allmännas sida av förvärv av delägar rätt i företag, åt vilket beviljats trafiktillstånd. Å andra sidan har hävdats den meningen, att för närvarande anledning saknades att föreslå nya författningsföreskrifter, samt till-

lika uttalats farhågor för att ytterligare föreskrifter kunde förhindra eller försvåra en ändamålsenlig utveckling av den yrkesmässiga automobiltrafiken.

Utredningsmannen har för sin del funnit, att åtskilliga förhållanden, som stå i samband med tillstånden för juridiska personer att bedriva yrkesmässig automobiltrafik, icke kunna anses stå i överensstämmelse med grunderna för gällande lagstiftning å området. Upprätthållandet av dessa grunder framstår som en angelägenhet av minst samma vikt nu som vid lagstiftningens tillkomst. På grund härav och jämväl av andra orsaker synes det påkallat att införa vissa författningsbestämmelser i skärpande och klargörande syfte. Att genomföra en sådan kontroll över trafikstillstånden för juridiska personer, som innebure att dessa tillstånd bleve helt jämställda med trafikstillstånden för fysiska personer, torde förutsätta tillvaron av en lagstiftning, vilken åt det allmänna inrymde en prövningsrätt och i viss mån bestämmanderätt i fråga om ägarintresset i den rörelse som avses med trafikstillstånd. En lagstiftning av denna innebörd skulle måhända utgöra det säkraste medlet att råda bot på de missförhållanden på förevarande område, som kunna anses föreligga eller framdeles må göra sig gällande. Men tillräckligt starka skäl för införande av en dylik speciallagstiftning synas knappast föreligga. Missförhållandena på området torde kunna motverkas genom lagbestämmelser inom ramen av gällande förordning angående yrkesmässig automobiltrafik. I det av utredningsmannen framlagda förslaget till ändringar i nämnda förordning förordas sålunda stadganden, innebärande i huvudsak *dels* en centralisering till statens biltrafiknämnd av samtliga ärenden rörande trafikstillstånd för juridiska personer, *dels* införande av en vidsträcktare uppgiftsskyldighet gentemot den tillståndsgivande myndigheten, för den som söker eller innehar trafikstillstånd ävensom i samband med framställning om överlåtelse av trafikstillstånd, *dels ock*, i ändamål att vinna effektivitet för de nya bestämmelserna, en utvidgad möjlighet att återkalla trafikstillstånd och en komplettering av straffbestämmelserna.

För den händelse mera genomgripande lagstiftningsåtgärder skulle finnas påkallade, har utarbetats ett särskilt utkast till lag angående företag, som driva yrkesmässig automobiltrafik, jämte anmärkningar därtill. Detta bifogas betänkandet såsom bilaga.

Stockholm den 5 september 1944.

ERIK HAGBERGH.

Förslag

till

Förordning

om ändring i Kungl. Maj:ts förordning den 25 oktober 1940 (nr 910)
angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Härigenom förordnas, att 5, 7, 9, 12, 14, 18, 19, 23, 24, 25, 29 och 34 §§ kungl. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

5 §.

Yrkesmässig trafik — — — tillstånd (*trafiktillstånd*).

Trafiktillstånd skall, — — — släpfordon befordras.

Släpfordon, som — — — yrkesmässig trafik.

Trafiktillstånd för juridisk person meddelas av biltrafiknämnden. Av nämnden meddelas ock tillstånd för fysisk person att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastautomobil med maximilast överstigande 3,500 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 4,000 kilogram.

Tillstånd för fysisk person att bedriva beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad meddelas, då fråga icke är om trafik med omnibus, av polismyndigheten i staden.

I övriga — — — skall förläggas.

7 §.

1 mom. Vid ansökan — — — släpfordon befordras.

Sökes trafiktillstånd för juridisk person, skall uppgift lämnas rörande företagets delägare.

Den som söker trafiktillstånd skall avgiva skriftlig försäkran, att sökanden ej ämnar driva rörelsen för annans än egen eller delägarnas räkning och icke genom annan driver yrkesmässig trafik, som avses i denna förord-

ning, ävensom lämna de ytterligare uppgifter, som av den tillståndsgivande myndigheten infordras för ansökningens prövning.

2 mom. Ansökan om — — — och bedrivs.

3 mom. Ansökan om — — — till stationsort.

9 §.

1 mom. Över ansökan — — — av sökanden.

Därest lokalområde — — — första stycket.

2 mom. Vad i 1 mom. är stadgat skall i tillämpliga delar iakttagas be-
träffande behandling av ansökan om sådant trafiktillstånd, vars meddelande
ankommer på polismyndighet i stad.

3 mom. Över ansökan om sådant tillstånd till beställningstrafik, vars
beviljande ankommer på biltrafiknämnden, skall nämnden från vederbörande
länsstyrelse eller polismyndighet i stad infordra yttrande, före vars avgivande
länsstyrelsen eller polismyndigheten skall i tillämpliga delar iakttaga bestäm-
melserna i 1 mom.

12 §.

Trafiktillstånd må — — — övrigt lämplig.

Trafiktillstånd må — — — befinnes lämplig.

Tillståndet skall — — — viss vägsträcka.

Innehavare av trafiktillstånd är skyldig att, efter bestämmande av myn-
dighet som äger meddela trafiktillståndet, lämna uppgifter rörande förhål-
landen, som med hänsyn till de i denna förordning stadgade grunder finnes
vara av betydelse för tillståndets fortvarande giltighet.

14 §.

För linjetrafik bör, efter nödig utredning, i erforderlig omfattning turlista
fastställas av myndighet, som meddelat trafiktillståndet. I fråga om trafik,
vartill biltrafiknämnden medgivit tillstånd, må dock nämnden uppdraga åt
länsstyrelse att fastställa turlista.

18 §.

1 mom. Tillstånd till yrkesmässig trafik må, då tillståndshavaren avlidit
eller försatts i konkurs eller då skäl eljest föreligga, överlätas å annan efter
medgivande av den myndighet, som enligt denna förordning äger meddela
trafiktillståndet för denne.

Vid ansökan om tillståndets överförande å annan skall fogas avtal, som
kan hava upprättats rörande överlåtelsen. Den tillståndsgivande myndig-
heten har att med avseende å skälen och villkoren för överlåtelsen, lämplig-
heten hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasättes, samt omständigheterna i
övärt pröva framställningen. Vad i denna förordning stadgas angående an-

sökan om trafiktillstånd skall i tillämpliga delar gälla beträffande framställningen om överlåtelse av trafiktillstånd.

2 mom. Avlider tillståndshavare, — — — av inlösningsplikten.

19 §.

Trafiktillstånd kan av myndighet, som äger meddela tillståndet, återkallas eller för viss tid indragas vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i denna förordning, vid underlåtenhet att begagna tillståndet även när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller på grund av väsentliga förändringar i avseende å förhållanden av betydelse för tillståndets fortvarande giltighet eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer. Har innehavare av trafiktillstånd gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse eller indragning av tillståndet, och kan det antagas, att han skall låta rätta sig utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas. Sådan varning må ej överklagas.

Vad i — — — med beslutet.

23 §.

1 mom. Innehavare av — — — för handen.

Myndighet, som — — — stadgad körskyldighet.

Har i — — — å automobilen.

2 mom. För linjetrafik fastställd turlista skall lända till efterrättelse vid trafikens utövande, dock att tillfälliga avvikelser från turlistan må äga rum på grund av oförutsedda omständigheter. Det åligger trafikutövaren att om sådan avvikelse göra anmälan på sätt och i den omfattning föreskrives av myndighet som fastställt turlistan.

24 §.

Innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik skall, därest myndighet som äger meddela trafiktillståndet så förordnar, vara skyldig att ansluta sig till av nämnda myndighet godkänd och under dess uppsikt stående förening av utövare av yrkesmässig trafik med syfte att hålla beställningskontor eller handhava de gemensamma uppgifter i övrigt, som myndigheten finner böra för trafikens ordnande åläggas en dylik sammanslutning.

I dylik — — — föreningens uppgift.

25 §.

1 mom. Automobil må icke användas i yrkesmässig trafik utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som meddelat trafiktillståndet, eller, i fråga om trafik, vartill tillstånd medgivits av biltrafiknämnden, av länsstyrelse eller polismyndighet i stad, som nämnden bestämmer. Då godkännande sökes skall företes intyg av besiktningsman att automobilen är för

trafiken lämplig samt, därest automobilen icke är registrerad, meddelas sådana uppgifter om automobilens beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret. Sökes godkännande av registrerad automobil hos annan länsstyrelse än den, där automobilen registrerats, eller hos polismyndighet i stad, skall sökanden dessutom förete vederbörligt utdrag ur automobilregistret. Ej heller må i yrkesmässig trafik användas släpfordon för person- eller godsbefordran utan att fordonet blivit i angiven ordning för trafiken godkänt. Vid godkännande, som ovan sägs, skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må i yrkesmässig trafik befordras med automobilen eller släpfordonet.

För befordran — — — med fordonet.

Ej må — — — försäkringsplikten fullgjorts.

Godkännande, varom — — — myndighet återkallas.

2 mom. Automobil eller — — — fall, typintyg.

Besiktningsmannen skall — — — besiktningen verkställts.

Befinnes vid — — — sin hemort.

Så snart — — — besiktningen verkställts.

De befogenheter — — — meddelat trafiktillstånd.

3 mom. Om beslut, varigenom länsstyrelse eller polismyndighet godkänt automobil eller släpfordon för användning i sådan yrkesmässig trafik, varit tillstånd meddelats av biltrafiknämnden, så ock om härutinnan beslutade ändringar, skall länsstyrelsen eller polismyndigheten underrätta nämnden. Till besiktningsman skola vidare länsstyrelse och polismyndighet lämna underrättelse om beslut, varigenom automobil eller släpfordon godkänts för användning i yrkesmässig trafik för personbefordran, samt om härutinnan beslutade ändringar.

4 mom. Där så — — — av medicinalstyrelsen.

5 mom. Automobil, som — — — avläsbar taxameter.

Vad sålunda — — — i beställningstrafik.

29 §.

1 mom. Utövare av yrkesmässig trafik skall vara underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas av myndighet vilken äger meddela trafiktillståndet; dock att i fråga om sådan beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad, som icke drives med omnibus, taxa städse skall i Stockholm fastställas av överståthållarämbetet och i annan stad upprättas av polismyndigheten och underställas länsstyrelsen för godkännande.

2 mom. Taxa för — — — kräva (maximiavgifter).

3 mom. Myndighet, som — — — (fasta avgifter).

4 mom. Allmänna grunder — — — länsstyrelsernas hörande.

5 mom. Före fastställande — — — yttra sig.

Därest lokalområde — — — vederbörande länsstyrelser.

6 mom. Innan taxa — — — föregående moment.

7 mom. Är taxa — — — gällande taxan.

8 mom. Förare av — — — eller polisman.

34 §.

1 mom. Med dagsböter eller fängelse straffes den som i ansökan om trafiktillstånd eller om överlåtelse av trafiktillstånd eller i annan handling, som åberopas hos tillståndsgivande myndighet, uppsåtligen meddelar oriktig eller vilseledande uppgift.

Bedriver någon — — — med dagsböter.

Är på grund av särskild bestämmelse för viss ort obehörigt utövande av drosktrafik eller liknande rörelse belagt med ansvar, må ej sådan bestämmelse tillämpas vid ådömande av ansvar för motsvarande förseelse enligt detta moment andra stycket.

2 mom. Bryter någon — — — första stycket.

eller för — — — icke verkställts,

eller uraktlåter — — — åligger honom,

eller bryter — — — är stadgat,

eller åsidosätter någon honom jämlikt 12 § fjärde stycket, 31 § eller 32 §

7 mom. åliggande skyldighet,

eller åsidosättes — — — förmått avvärja,

eller fordras — — — fastställd taxa,

eller åsidosättes — — — lämnade föreskrifter,

straffes den felande med dagsböter.

3 mom. Brukas i — — — med dagsböter.

Ägde förare — — — nyss sagts.

4 mom. Förer någon — — — med dagsböter.

Till enahanda — — — därtill berättigad.

Denna förordning träder i kraft den

Efter förordningens ikraftträdande skall förordningen tillämpas å samtliga gällande trafiktillstånd.

Är vid förordningens ikraftträdande ansökning om trafiktillstånd eller om ändring i sådant tillstånd beroende på myndighets prövning, och tillkommer jämlikt denna förordning annan myndighet att meddela beslut i ärendet, skall ärendet överlämnas till sistnämnda myndighet.

MOTIV.

Inledning.

Föreskrifter för reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken ha i vårt land funnits alltsedan ingången av år 1907, då den första i Sverige gällande författningen angående automobiltrafik, nämligen förordningen av den 21 september 1906, trädde i kraft. Utslagsgivande för det allmännas ingripande på ifrågavarande område torde från början hava varit rena säkerhets- och ordningssynpunkter. Dessa synpunkter hava emellertid sedermera alltmer fått vika för överväganden av mera allmän natur. Den yrkesmässiga automobiltrafikens ordnande har kommit att framstå som en samhällelig angelägenhet av stor vikt.

För att i skilda avseenden bringa den yrkesmässiga automobiltrafiken under statens kontroll användes i de flesta länder ett statligt koncessions-system. I vårt land har detta förfarande praktiserats sedan år 1907 och lär numer allmänt betraktas som en oundgänglig del av en reglering av ifrågavarande trafik. Koncessionssystemet torde kunna anses utgöra en mellanform mellan den fria konkurrensen och ett slags monopol för den som erhållit vederbörligt tillstånd att driva yrkesmässig trafik.

Gällande bestämmelser om yrkesmässig trafik återfinnas i kungl. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., vilken trädde i kraft den 1 juli 1941. Före sistnämnda dag tillämpades de föreskrifter i detta ämne, som voro intagna i motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 med däri senare vidtagna ändringar (23 o. följ. §§). Innan här lämnas en redogörelse för det huvudsakliga innehållet av 1940 års förordning, i den mån detta synes vara av intresse för den förevarande utredningen, skall något beröras den dessförinnan gällande lagstiftningen på området ävensom det utredningsarbete, som föregick tillkomsten av nuvarande förordning.

Enligt 1930 års motorfordonsförordning definierades begreppet yrkesmässig trafik såsom tillhandahållande åt allmänheten av bil mot ersättning. I förordningen skildes på tre slag av yrkesmässig trafik: linjetrafik, varunder inbegreps yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka eller mellan vissa orter; stadstrafik, varmed avsågs annan, inom stad bedriven yrkesmässig trafik än linjetrafik; samt länstrafik, vilken angavs såsom inom visst län eller del därav bedriven yrkesmässig trafik, som icke vore att hänföra till linje- eller stadstrafik. Den som ville utöva yrkesmässig trafik hade att

därtill söka tillstånd av offentlig myndighet (trafiktillstånd). Sådant tillstånd meddelades, i fråga om linjetrafik av länsstyrelsen i det eller de län, där trafiken skulle äga rum, i fråga om stadstrafik av polismyndigheten i staden samt i fråga om länstrafik av länsstyrelsen. Trafiktillstånd finge ej meddelas, med mindre den ifrågasatta trafiken funnes behöfelig med hänsyn till redan förefintliga trafikföretag samt i övrigt lämplig. Trafiktillstånd skulle upptaga de villkor och bestämmelser, som prövades nödiga. Vid linjetrafik eller stadstrafik finge skjutslegan icke utgå med högre belopp än fastställd taxa medgåve. Sådant taxa, för såväl person- som godsbefordran, skulle fastställas av länsstyrelse, som meddelat trafiktillståndet, eller, om tillståndet meddelats av flera länsstyrelser, av länsstyrelsen i det län, där trafiken huvudsakligen skulle äga rum. För stadstrafik skulle taxan fastställas i den ordning § 23 ordningsstadgan för rikets städer föreskrev, d. v. s. i Stockholm utfärdas av överståthållarämbetet och i annan stad upprättas av magistraten¹ och underställas vederbörande länsstyrelses prövning. Ej heller vid länstrafik fick skjutslegan utgå med högre belopp än som medgaves i taxa, vilken det ålåg länsstyrelse att, särskilt för personbefordran och särskilt för godsbefordran, utfärda för länet. För att bil skulle få användas i yrkesmässig trafik skulle den vara för sådan trafik godkänd av den myndighet, som hade att meddela trafiktillståndet.

Det förtjänar påpekas, att i 1930 års motorfordonsförordning icke fanns någon uttrycklig föreskrift om att trafiktillstånd kunde meddelas såväl fysisk som juridisk person. Ej heller funnos bestämmelser rörande överlåtelse av trafiktillstånd eller rättsförhållandena vid tillståndshavares död; utan medgivande av vederbörande myndighet kunde sålunda dödsbo icke överlåta trafiktillstånd eller utöva trafik.

Under 1930-talet pågick ett så gott som oavbrutet utredningsarbete för åstadkommande av en mera ändamålsenlig reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken. Bland spörsmål, som aktualiserades av biltrafikens snabba utveckling och växande betydelse, var frågan om konkurrensen mellan den yrkesmässiga biltrafiken och andra kommunikationsmedel. Sålunda hemställde 1932 års riksdag hos Kungl. Maj:t (skrivelse nr 364), att en allsidig utredning måtte verkställas av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart jämte därmed sammanhängande spörsmål. Riksdagen uttalade bland annat, att samhällets intressen i regel, och i den mån allmänna samhällsekonomiska skäl ej betingade undantag, torde vara bäst betjänta med en sådan fri tävlan mellan de olika transportmedlen, att desamma erhöles den användning, för vilken deras naturliga förutsättningar och företräden gjorde dem mest ändamålsenliga.

Att verkställa den av riksdagen begärda utredningen tillkallades sakkunniga, vilka antogo namnet *1932 års trafikutredning*. I ett den 28 februari

¹ Beträffande stad under landsrätt kommunalborgmästaren.

1934 avlämnat betänkande (S. O. U. 1935:12) framlade utredningen författningsförslag om den yrkesmässiga biltrafiken. Detta förslag lämnade i stort sett principerna för då gällande bestämmelser i fråga om yrkesmässig biltrafik för personbefordran orubbade, men åsyftade däremot att, såvitt godstransporterna anginge, åstadkomma en på nya principer byggd organisation av den yrkesmässiga biltrafiken genom en uppdelning av densamma i två huvudgrupper, närtrafik och fjärrtrafik. Innehavare av tillstånd till närgodstrafik skulle enligt utredningens förslag ombesörja jämväl de i fjärrtrafiken ingående transporterna. Då fjärrtrafiken emellertid i regel utövades i konkurrens med andra trafikföretag, företrädesvis järnvägarna, vilka för samhället vore av minst samma betydelse som automobiltrafiken, borde fjärrtrafiken underkastas samma skyldighet som dess konkurrent järnvägarna att verkställa transporter enligt en fast taxa, fastställd av Kungl. Maj:t. Särskilda organ borde hava till uppgift att övervaka och ansvara för taxans tillämpning. På dessa organ — i utredningens förslag benämnda fjärrtrafikutövare — skulle samtidigt läggas skyldighet att gentemot allmänheten ansvara för att automobiler i fjärrtrafik städse funnes att tillgå mot den bestämda taxan. För att så mycket som möjligt garantera, att fjärrtrafikföretagen icke genom inbördes konkurrens tvingades att frångå taxan och för att i övrigt framskapa en fast organisation av fjärrtrafiken borde landet enligt utredningens förslag indelas i blott ett fåtal fjärrtrafikområden; rätten till fjärrtrafik borde lämnas allenast ett företag inom varje område, vilket företag alltså skulle hava uteslutande rätt att ombesörja därifrån utgående transporter i fjärrtrafik. Tillstånd borde lämnas allenast företagare, vilka såsom utövare av järnvägs-, ångbåts- eller automobiltrafik eller på grund av andra särskilda förhållanden kunde anses äga erforderliga förutsättningar för organiserande och bedrivande av fjärrtrafik.

Enligt 1932 års trafikutrednings förslag kunde trafiktillstånd meddelas såväl fysisk som juridisk person. Trafiktillstånd skulle beviljas för viss begränsad tid, högst fem år i sänder eller, beträffande linjetrafik, högst tio år. I förslaget förordades vidare inrättande av en vägtrafikmyndighet, viss centralisering av tillståndsgivningen m. m.

Trafikutredningens förslag möttes från olika håll av kritik. Beträffande den föreslagna organisationen av fjärrtrafiken anfördes av kritiken i huvudsak, att denna organisation innebure en monopolisering av fjärrtrafiken och följaktligen skulle medföra alla med ett monopol förenade olägenheter i form av höjda priser och bristande anpassning efter näringslivets krav. Med hänsyn till att trafikutredningen räknade med att ledningen av fjärrtrafikföretagen kunde anförtros åt järnvägar eller sjöfart eller organisationer, vari nämnda äldre trafikmedel ägde ett väsentligt inflytande, framhölls, att det kunde befaras, att särskilt järnvägarna komme att begagna sig av ett eventuellt inflytande på fjärrtrafiken för att söka tillintetgöra eller åtminstone allvarligt försvåra densamma. Mot de föreslagna bestämmelserna angående

trafiktillståndets beviljande för viss begränsad tid invändes, att tillståndets meddelande för visst antal år åt gången skulle, särskilt för personlinjetrafiken med dess i regel betydande anläggningskapital, verka hindrande på trafikens utveckling, vartill komme, att mot slutet av varje period nyan-skaffning och underhåll sannolikt så vitt möjligt skulle komma att uppskjutas.

Sedan yttranden över 1932 års utrednings förslag inkommit, tillkallades sakkunniga för att biträda vid en granskning av förslaget. Nämnda sakkunniga, som antogo benämningen *1936 års trafiksakkunniga*, framlade resultatet av den verkställda granskningen i ett den 20 februari 1936 dagtecknat utlåtande (S. O. U. 1936: 20). 1936 års trafiksakkunniga yttrade, att statsmakernas reglerande åtgärder i första hand borde inriktas på en ändamålsenlig tillståndsgivning för olika slag av yrkesmässig automobiltrafik samt på taxebestämmelser eller allmänna normer för sådana, främjande av lastbilscentraler för när- och fjärrtrafik m. m. De sakkunniga anslöto sig till principen om en uppdelning av den yrkesmässiga lastbilstrafiken i när- och fjärrtrafik men framhöllo vissa nackdelar som syntes förenade med trafikutredningens förslag i fråga om organisationen av fjärrtrafiken. Angelägenheten att en central myndighet för den yrkesmässiga biltrafiken inrättades underströks starkt.

Kungl. Maj:t framlade, i huvudsaklig anslutning till 1936 års trafiksakkunnigas förslag, genom *proposition* (nr 161) till *1936 års riksdag* för dess yttrande förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil. Förslaget vann emellertid icke riksdagens gillande. Kritiken riktade sig framför allt mot den föreslagna uppdelningen i när- och fjärrtrafik. På hemställan av andra lagutskottet, som behandlade propositionen, anmälde riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t, att riksdagen funnit förslaget icke böra läggas till grund för lagstiftning i ämnet, samt anhöll, att Kungl. Maj:t under beaktande av vad i utskottets utlåtande¹ anförts ville upptaga ärendet till fortsatt beredning.

Sedermera tillkallades särskilda sakkunniga — *1936 års trafikutredning* — för att verkställa utredning rörande erforderliga åtgärder för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga biltrafiken.

Såsom direktiv för de sakkunnigas arbete gällde bland annat: Ett klokt handhavande av tillståndsgivningen torde vara ett av de främsta medlen för att ernå sunda förhållanden på transportmarknaden. En viss centralisering av tillståndsgivningen syntes därvid ägnad att underlätta behovsprövningen. Vid den fortsatta utredningen rörande den yrkesmässiga automobiltrafiken borde också i första hand undersökas, i vad mån efter dessa linjer en tillfredsställande ordning kunde vinnas. Emellertid syntes den fortsatta utredningen angående den yrkesmässiga trafikens organiserande icke böra begränsas till att avse allenast nyss angivna väg för avhjälpande

¹ Utl. nr 54.

av de rådande missförhållandena på ifrågavarande område. Då en tvångsvis ordnad uppdelning av transporterna på olika slag av transportmedel måste ur olika synpunkter anses olämplig och sålunda de olika slagen av transportmedel måste vart för sig hävda sig under inbördes konkurrens, torde såsom ett principiellt mål för en reglering, i varje fall av den långväga trafiken, böra uppställas, att konkurrensmöjligheterna för de olika transportmedlen ställde sig någorlunda lika.

1936 års trafikutredning avlämnade den 18 december 1938 betänkande med förslag till förordning angående yrkesmässig biltrafik m. m. (S. O. U. 1938: 59). I betänkandet uttalade trafikutredningen, att man ej borde lägga konstlade hinder i vägen för biltrafikens sunda utveckling. Syftet med en ny lagstiftning om den yrkesmässiga trafiken borde därför vara att skapa en sådan ordning, att biltrafiken kunde bestå och tillväxa under sunda ekonomiska betingelser såsom ett självständigt kommunikationsmedel med sina säregna företräden. Det statliga ingripandet borde i görligaste mån begränsas till åtgärder, som vore nödvändiga för att uppnå nämnda syfte. Statsmakterna kunde emellertid icke bortse från det nationalekonomiska intresset av en sund hushållning i fråga om den samlade trafikapparaten. Allmänheten borde dock i största möjliga utsträckning ha frihet att välja det trafikmedel, den ville begagna. Genom en sund konkurrens mellan olika trafikföretag torde en naturlig uppdelning av transporterna mellan dem i betydande utsträckning komma till stånd.

Angående huvuddragen av utredningens förslag anmärkes följande. Trafikutredningen föreslog inrättande av en central myndighet, kallad statens biltrafiknämnd, vilken skulle vara högsta uppsiktsmyndighet för den yrkesmässiga trafiken samt anförtros betydelsefulla arbetsuppgifter. Biltrafiknämnden tillerkändes rätt att under Kungl. Maj:ts prövning draga beslut som meddelats enligt förslaget. Härigenom ansåges garantier hava skapats för en i görligaste mån enhetlig rättstillämpning. Biltrafiknämnden skulle i viss utsträckning vara tillståndsgivande myndighet; jämväl i övrigt föreslogs en ökad centralisering av tillståndsgivningen. Trafikutredningen, som icke ansåg sig kunna förorda en uppdelning av godstrafiken i när- och fjärrtrafik i anslutning till vad tidigare ifrågasatts, föreslog att trafiken, såväl person- som godstrafiken, uppdelades i linjetrafik och beställningstrafik. Det sistnämnda begreppet skulle ersätta de förut använda beteckningarna länstrafik och stadstrafik. Såsom ett komplement till linjetrafiken förordades en koncessionsplikt för förmedling av den regelbundna godstrafiken.

I trafikutredningens förslag upptogs rättsförhållandena vid tillståndshavares död och konkurs till behandling. Även frågan om överlåtelse av trafiktillstånd föreslogs bliva föremål för viss rättslig reglering.

Vad angår den nyss berörda frågan om rättsförhållandena vid tillståndshavares död blev densamma föremål för en särskild utredning genom sakkunniga (1938 års trafiksakkunniga), vilken utredning igångsattes i sam-

band med Kungl. Maj:ts avgörande av vissa ärenden rörande rätt för dödsbodeläggare efter avlidna drosktrafikutövare i Stockholm att fortsätta den avlidnes rörelse. Resultatet av nämnda utredning framlades i ett den 8 juni 1939 dagtecknat betänkande (S. O. U. 1939: 22) med utredning och förslag angående vissa med beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik förenade frågor.

Sedan yttranden avgivits över såväl 1936 års trafikutrednings som 1938 års trafiksakkunnigas betänkanden, framlade Kungl. Maj:t genom *proposition* (nr 115) för 1940 års riksdag förslag till förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. Förslaget, som i stort sett anslöt sig till trafikutredningens förslag, vann, fränsett vissa smärre erinringar¹, riksdagens gillande. Kungl. förordning i ämnet utfärdades den 25 oktober 1940 (S. F. S. nr 910), vilken trädde i kraft den 1 juli 1941.

1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. definierar yrkesmässig trafik såsom trafik, i vilken automobil 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 automobilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt; beställningstrafik är sådan yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linjetrafik (4 §). Enligt förordningen 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 ledamöter², till vilka skola utses personer med insikt eller erfarenhet i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- eller näringsintressen, som beröras av den yrkesmässiga trafiken (3 §). Instruktion för biltrafiknämnden har av Kungl. Maj:t fastställts den 14 mars 1941 (S. F. S. nr 160). Förutsättning för rätten att bedriva yrkesmässig trafik är enligt förordningens 5 § att vederbörligt tillstånd, s. k. trafiktillstånd, meddelats. Trafiktillståndet skall, såvitt ej angår linjetrafik för personbefordran, innefatta föreskrift om det antal automobiler och släpfordon, varmed trafiken må bedrivas, samt om den största last eller det högsta antal personer, som må med varje automobil eller släpfordon befordras. Av biltrafiknämnden meddelas tillstånd dels att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller ock att i beställningstrafik för godsbe-
fordran använda lastautomobil med maximilast överstigande 3 500

¹ Se andra lagutskottets utl. nr 27.

² För närvarande består biltrafiknämnden av ordförande, ställföreträdare för ordföranden och ytterligare fem ledamöter.

kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 4 000 kilogram. Tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad meddelas av polismyndigheten i staden. I övriga fall meddelas trafikstillstånd av länsstyrelsen i det län, varest linjetrafik skall äga rum eller stationsort för beställningstrafik skall förläggas. Med polismyndighet i stad förstås i förordningen för Stockholm överståthållarämbetet, för annan stad, där polis-kammare finnes, denna, samt för övriga städer magistrat eller, där magistrat ej finnes, kommunalborgmästare (41 §).

Genom de nu berörda bestämmelserna har skett en väsentlig centralisering av tillståndsgivningen för den yrkesmässiga trafiken. Kontrollen över sådan trafik, som kan förutsättas icke hava övervägande lokal karaktär utan i huvudsak vara inriktad på långväga transporter, har ansetts böra ligga hos biltrafiknämnden. Detta syfte läser vad angår godsbefordringen ha utgjort motivet till den enhetliga tillståndsgivningen för lastbilar med större lastkapacitet; de tyngre fordonen torde nämligen företrädesvis komma till användning i den långväga trafiken.

Förfarandet i samband med ansökan om trafikstillstånd har ingående reglerats såväl i avseende å vilka uppgifter, som skola åtfölja ansökningen, som i fråga om inhämtande av yttrande över ansökningen från myndigheter ävensom från trafikföretag och sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik, vilka ärendet kan angå (7—11 §§). I förordningens 12 § har upptagits stadganden om de villkor, som skola vara för handen för att trafikstillstånd skall få meddelas. Främst skall avseende fästas vid frågan om trafikens behövlighet och sökandens lämplighet. Det föreskrives sålunda, att trafikstillstånd må meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behövlig samt i övrigt lämplig samt att tillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkande omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Beträffande tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med annan redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik, gäller viss företrädesrätt för den tidigare utövaren av trafiken. Trafikstillstånd skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser som prövas nödiga. Juridisk person må dock beviljas tillstånd till beställningstrafik allenast om särskilda skäl därtill äro.

Sistnämnda inskränkande bestämmelse saknades i 1936 års trafikutrednings förslag, vilket endast upptog det allmänna stadgandet att trafikstillstånd skulle ställas å fysisk eller juridisk person. Frågan, huruvida och under vilka förutsättningar trafikstillstånd borde få meddelas juridisk person, var under förarbetena till 1940 års förordning föremål för olika meningar. Sålunda avstyrkte överståthållarämbetet, att tillstånd skulle få meddelas juridisk person. Om så skedde, komme fri handel med trafikstillstånd att kunna äga rum på det sätt, att delägarna i det bolag eller den förening, som

ägede trafiktillståndet, överlät sina andelsrätter. Då dessa överlåtelser icke gärna kunde kontrolleras av myndigheterna, kunde icke förhindras, att ersättning utginge för tillståndets monopolvärde. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län ansåg juridiska personer lämpade såsom tillståndshavare beträffande vissa arter av trafik, särskilt omnibustrafik, men fann tillståndsgivning till fysiska personer vara avgjort att föredraga, när det gällde beställningstrafiken. I propositionen till 1940 års riksdag uttalade departementschefen¹, att han i likhet med trafikutredningen funne lämpligt, att möjlighet stode till buds att meddela tillståndet antingen till fysisk eller juridisk person och att sålunda tillståndsgivningen icke inskränktes till allenast fysisk person. Vilket som i det särskilda fallet vore att föredraga syntes böra bestämmas snarare genom prövning av den tillståndsgivande myndigheten än genom lagstiftning. I stort sett syntes den dittillsvarande utvecklingen, enligt vilken tillstånd till beställningstrafik i regel begränsats till fysiska personer men däremot tillstånd till linjetrafik åtminstone i större skala kunde medgivas även åt juridiska personer, vara ändamålsenlig. Då emellertid denna princip lämpligen borde komma till uttryck i författningen, förordades i propositionen, att tillstånd till beställningstrafik skulle kunna lämnas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill vore. Kungl. Maj:ts förslag lämnades i denna del utan erinran från riksdagens sida, och förordningen erhöi i detta hänseende det ovan angivna innehållet.

I detta sammanhang må nämnas, att enligt vedertagen uppfattning i Sverige i begreppet juridisk person innefattas att subjektet i fråga kan förvärva rättigheter och ikläda sig skyldigheter samt inför domstol och annan myndighet söka, kära och svara. Under juridisk person inbegripas — förutom offentligrättsliga juridiska personer såsom statliga myndigheter, kommuner, universitet och andra allmänna inrättningar — bland annat aktiebolag och handelsbolag samt ekonomiska föreningar, däremot ej enkla bolag, såframt de ej blivit införda i handelsregistret.

Trafiktillstånd skall enligt 1940 års förordning i allmänhet gälla tills vidare (17 § 1 mom.). Rörelse, vilken drivits av tillståndshavare som avlidit eller försatts i konkurs, må 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 överlätas 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.).

¹ Prop. 1940 nr 115 sid. 95—96.

1936 års trafikutredning hade föreslagit en uttrycklig föreskrift¹, som skulle möjliggöra att det för ansökningar om trafiktillstånd i allmänhet gällande remissförfarandet kunde inskränkas i ärenden rörande ansökan att fortsätta av annan bedriven trafik. Denna föreskrift uteslöts i propositionen, i samband varmed departementschefen anförde följande². Bestämmelsen att ansökan, som avser tillstånd att fortsätta av annan bedriven trafik, skulle kunna avgöras utan att annan beredes tillfälle att däröver avgiva yttrande skulle efter min mening kunna öppna möjligheter för en vidsträckt handel med trafiktillstånd, som det ingalunda ligger i det offentligas intresse att uppmuntra. Det fall av överlåtelse, som utredningen närmast torde hava haft i tankarna och vars handläggning också enligt min mening bör så mycket som möjligt förenklas, är sådan överlåtelse, som nödvändiggöres av dödsfall. För dylikt fall äro emellertid särskilda bestämmelser förutsatta i utredningens förslag. Enligt dessa må, om den som efter tillstånd bedrivit yrkesmässig trafik avlidit, rörelsen utan särskilt tillstånd för dödsboets räkning fortsättas under en tid av högst ett år från dödsfallet, under förutsättning att dödsboet inom två månader till vederbörande myndighet anmäler lämplig person att förestå rörelsen. Om yttrande över en inom i sinom tid gjord ansökning om tillstånd att överlåta den av dödsboet bedrivna rörelsen sedermera i vanlig ordning infordras, torde däremot icke kunna riktas någon erinran. Vad åter angår alla andra fall av överlåtelse, nämligen sådana som grunda 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 gives åt transaktionen att handeln med trafikrättigheter icke uppmuntras. Då det i regel icke är möjligt för den tillståndsbeviljande myndigheten att utreda, vilka enskilda transaktioner, som ligga 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 trafiktillstånd uppkomma.

1940 års förordning innehåller vidare stadganden rörande återkallelse eller indragning för viss tid av trafiktillstånd. Sådan åtgärd kan enligt 19 § 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 följande. Stadgande om transportplikt för innehavare av trafiktillstånd har upptagits i 23 §. Enligt 24 § kan förordnande meddelas angående skyldighet för tillståndshavare att vara ansluten till vederböranden godkänd förening av utövare av yrkesmässig trafik med syfte att hålla beställningskontor eller handhava andra gemensamma uppgifter för trafikens

¹ Jfr S. O. U. 1938: 59 sid. 158—159 och författningsförslaget 11 §.

² Prop. 1940 nr 115 sid. 91.

ordnande. För yrkesmässig trafik må jämlikt 25 § 1 mom. endast användas automobil som blivit för ändamålet godkänd. 29 § innehåller föreskrifter om taxa i yrkesmässig trafik. Allmänna grunder för uppställning av taxor skola fastställas av biltrafiknämnden. Taxornas fastställande ankommer på myndighet som meddelat trafiktillståndet, dock skall taxa för beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad fastställas i enlighet med § 23 ordningsstadgan för rikets städer. Taxorna skola i regel angiva maximiavgifter men kunna efter vederbörande myndighets prövning beträffande linjetrafiken ersättas med fasta avgifter. I 1940 års förordning 31 § ha intagits stadganden om skyldighet för utövare av yrkesmässig trafik att föra transporthandlingar och driftstatistik samt att tillhandahålla myndigheterna uppgifter angående trafiken. Bestämmelser angående verksamhet för förmedling av godstransporter ha upptagits i 33 §.¹

Undantag i vissa hänseende från 1940 års förordning gälla beträffande *statens järnvägar och postverket tillhöriga motorfordon*. Jämlikt Kungl. Maj:ts brev till järnvägsstyrelsen den 28 juni 1941 (S. F. S. nr 555) i fråga om yrkesmässig automobiltrafik, som enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande eller eljest med vederbörligt trafiktillstånd bedrives eller kommer att bedrivas av järnvägsstyrelsen, skola sålunda föreskrifterna i 1940 års förordning 5 § och 29 § 1—7 mom. angående meddelande av särskilt trafiktillstånd samt fastställande av taxa icke äga tillämpning beträffande linjetrafik, till vars bedrivande Kungl. Maj:t lämnat medgivande. Det åligger 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 (S. F. S. nr 554) har förordnande meddelats om liknande undantag beträffande linjetrafik, som enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande bedrives eller kommer att bedrivas av generalpoststyrelsen.

Mera betydelsefulla nyheter i 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik, jämfört med tidigare på området gällande bestämmelser, torde vara inrättandet av ett centralt organ för hithörande frågor, statens biltrafiknämnd, en ändrad organisation av tillståndsgivningen, utförligare regler beträffande taxor och införande av föreskrifter angående transportförmedlingsverksamhet. Med hänsyn till att förordningen varit i kraft allena omkring tre år och under en tid, då alldeles exceptionella förhållanden rått ej minst för bilismen, äro erfarenheterna av förordningen relativt begränsade. Efter krigets slut torde man ha anledning antaga att den yrkesmässiga trafiken kommer att gå en ny utvecklingsperiod till mötes och

¹ Enligt kungl. kungörelse den 10 oktober 1941 äga bestämmelserna i 33 § tillsvidare ej tillämpning.

Ang. 1940 års förordning jfr vidare Biörklund och Berglund: Våra trafikförordningar, sid. 211 ff.

ställas inför delvis nya problem, vilkas lösning blir av betydelse jämväl för samhället.

Det centrala organet torde i synnerhet under övergångsperioden efter krigets slut få en mycket betydelsefull uppgift att fylla i och för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken. Bestämmelserna i 1940 års förordning och den för biltrafiknämnden gällande instruktionen äro så utformade, att nämnden skall vara i stånd att följa utvecklingen på ifrågavarande område, för såvitt den kommer till uttryck i myndigheternas beslut. Nämnden kan vidare, om den finner skäl därtill, hos de tillståndsbeviljande myndigheterna föreslå åtgärder för att motverka olämpliga tendenser i utvecklingen eller för att positivt befrämja en viss utveckling därav. I sista hand har nämnden befogenhet att, genom anförande av besvär över myndigheternas beslut, draga under Kungl. Maj:ts prövning frågan om lämpligheten av de principer, vederbörande myndigheter företräda.

Biltrafiknämnden har vid skilda tillfällen underställt vissa principiella spörsmål Kungl. Maj:ts prövning. Den förevarande utredningen, vilken beslöts den 15 oktober 1943, har föranletts av en *skrivelse av biltrafiknämnden den 2 oktober 1942*, däri hemställdes att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om utredning beträffande vissa i skrivelsen angivna spörsmål i fråga om tillstånd för juridiska personer att utöva yrkesmässig automobiltrafik. Ett referat av nämndens framställning ävensom av yttranden, som däröver avgivits av vissa länsstyrelser samt av några inom trafikväsendet verksamma sammanslutningar, lämnas i betänkandet, sedan först upptagits de *för utredningen givna direktiven*. Enligt statsrådsprotokollet för *den 15 oktober 1943*, då Kungl. Maj:t beslöt igångsättande av förevarande utredning, lämnade vederbörande departementschef först en redogörelse för de bestämmelser som reglera hithörande frågor. Sålunda erinrades om de i 1940 års förordning 12 § uppställda förutsättningarna för rätt att erhålla tillstånd till bedrivande av yrkesmässig automobiltrafik och de överväganden, som i samband med förordningens tillkomst ägt rum i fråga om lämpligheten att meddela trafiktillstånd åt juridisk person. Vidare erinrades om föreskrifterna i 18 § 1 mom. rörande överlåtelse av trafiktillstånd. Sedan departementschefen påpekat de uppgifter och den befogenhet, som med avseende å den yrkesmässiga automobiltrafikens ändamålsenliga ordnande tillkomma biltrafiknämnden, anförde *departementschefen* följande.

Genom de föreskrifter, som meddelats på ifrågavarande område, har man sökt skapa garanti för att rätten att utöva yrkesmässig trafikrörelse skall bliva beroende av myndighets prövning såväl då trafiktillstånd ursprungligen meddelas som då fråga är om överlåtelse av gällande tillstånd. Emellertid finnes i detta avseende onekligen en lucka i gällande bestämmelser. Åt juridiska personer beviljade trafiktillstånd kunna nämligen utan någon ändring av tillståndens formella karaktär, och alltså utan myndighets prövning, övergå till ny innehavare exempelvis genom överlåtelse av aktiemajo-

riteten i det bolag eller andelsrätter i den förening, som ursprungligen fått tillståndet sig beviljat. Ett dylikt trafiktillstånd kan på detta sätt, utan att de tillståndsgivande myndigheterna hava möjlighet att inverka därpå, överflyttas till innehavare, som icke skulle hava kunnat påräkna att för egen del erhålla tillstånd. Detta förhållande står icke väl i samklang med förordningens grundsatser beträffande tillståndsprövningen. Betänkligare är dock, att nämnda förhållande kan innebära en risk för att åt juridiska personer meddelade trafiktillstånd efter hand koncentreras till ett fåtal innehavare, hos vilka de alltmer få karaktären av trafikmonopol. En sådan utveckling skulle komma att stå i mindre god överensstämmelse icke endast med de principer, som hittills varit bestämmande för tillståndsgivningen, utan även med grunderna för lagstiftningen på området. Vissa ansatser till utveckling mot ett tillstånd, som ur dessa synpunkter framstår såsom mindre önskvärt, torde enligt vad biltrafiknämnden framhållit redan under nuvarande förhållanden icke hava saknats, och det kan måhända befaras, att eventuella dylika tendenser kunna komma att förstärkas, om av krisförhållandena motiverade restriktioner beträffande den yrkesmässiga trafiken bortfalla. Med hänsyn till vikten av de intressen, om vilka i detta sammanhang är fråga, synes det angeläget såväl att i tid erhålla en närmare överblick över förhållandena på ifrågavarande område som att undersöka de möjligheter, vilka kunna stå till buds för att förhindra en ur nyss antydda synpunkter olämplig utveckling.

En i dylikt syfte verkställd undersökning bör till en början avse att konstatera den omfattning, i vilken trafiktillstånd hittills meddelats åt juridiska personer, samt söka klarlägga, huruvida och i vilken omfattning en tendens till koncentrerings av dylika tillstånd till ett fåtal innehavare vare sig genom formell överflyttning av trafiktillstånden, genom överlåtelse av aktieinnehav eller på annat sätt kan anses vara för handen. Skulle en dylik tendens befinnas föreligga eller vara att befara, böra de sannolika verkningarna därav klarläggas och prövas. Vidare bör vid undersökningen tagas under bedömning, på vad sätt det må vara möjligt att, därest så befinnes erforderligt, förebygga att monopolartade sammanslutningar på ifrågavarande område uppkomma genom sådana överlåtelser av trafiktillstånd, som för närvarande icke kunna kontrolleras genom de tillståndsbeviljande myndigheternas försorg. Vilka åtgärder som i detta syfte kunna bli lämpliga, kan ej på förhand angivas utan måste bli föremål för en förutsättningslös prövning. Det är tänkbart, att en sådan prövning kommer att ådagalägga, att mindre omfattande föranstaltningar inom ramen av den nuvarande förordningen icke komma att bli tillfyllest utan att mera genomgripande åtgärder måste tillgripas, exempelvis i form av särskild lagstiftning åsyftande att möjliggöra en prövning och en kontroll från det allmännas sida beträffande ägarintresset i den rörelse, varom här är fråga.

Biltrafiknämndens framställning och yttranden däröver.

I *biltrafiknämndens framställning av den 2 oktober 1942* med hemställan om utredning beträffande frågan om juridiska personers trafiktillstånd erinrades till en början om stadgandena i 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik 12 och 18 §§ (rörande förutsättningarna för beviljande av trafiktillstånd och trafiktillstånds överlåtande). Av dessa stadganden framginge, yttrade biltrafiknämnden, att ansökningar om trafiktillstånd skulle av den tillståndsgivande myndigheten i varje särskilt fall bli föremål för prövning dels ur synpunkten om behov föreläge av sådan trafik vartill tillstånd söktes, dels om dylik trafik »i övrigt» kunde anses lämplig, dels ock om sökanden med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt »övriga på frågan inverkande omständigheter» ansåges lämplig såsom utöware av yrkesmässig trafik. Ansökningar om rätt till överlåtelse av trafiktillstånd skulle prövas med avseende å skälen och villkoren för överlåtelsen, lämpligheten hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasattes, samt »omständigheterna i övrigt». Biltrafiknämnden erinrade, att enligt uttalande av 1936 års trafikutredning¹ tillståndsmyndigheterna vid prövning av dylika omständigheter borde ägna stor uppmärksamhet åt överlåtelsevillkoren. För att en yrkesmässig lastbilstrafik skulle bli ekonomiskt bärande fordrades nämligen i många fall, att tillståndshavaren icke åsamkades alltför dryga utgifter vid rörelsens övertagande. Vidare erinrades, att oaktat uttrycklig föreskrift därom icke lämnats, ansökningar om rätt till överlåtelse av trafiktillstånd, såsom ock nyssnämnda utredning framhållit², torde prövas jämväl ur synpunkten av om trafiken ansåges behövlig med hänsyn till redan befintliga trafikföretag och i övrigt lämplig.

Biltrafiknämnden anförde vidare. För att nöjaktigt material skall hos den tillståndsgivande myndigheten föreligga för verkställande av prövningen av ansökningar om tillstånd till yrkesmässig trafik, ha i 7 § lämnats föreskrifter om vilka handlingar, som skola fogas vid dylik ansökan, och i 8 och 9 §§ föreskrivits skyldighet för den tillståndsgivande myndigheten att höra polismyndigheten i orten och trafikföretag samt andra, som beröras av den ifrågasatta trafiken. Är biltrafiknämnden tillståndsgivande myndighet, skall jämväl länsstyrelsen höras. Vid ansökan om överförande av trafiktillstånd å annan skall jämlikt 18 § fogas avtal, som kan ha upprättats rörande överlåtelsen. Ehuru i förordningen icke givits någon föreskrift om den formella behandlingen av ärenden angående överlåtelse av trafiktillstånd, torde dock av grunderna för 18 § få slutas, att dylika ärenden i regel böra handläggas enligt 8 och 9 §§. I detta hänseende kunde erinras om departementschefens uttalande i propositionen till 1940 års riksdag³, att en ifrågasatt enklare handläggning av ärenden av sistberörda slag än den i 8 och 9 §§ stadgade skulle öppna möjlighet för en vidsträckt handel med trafiktillstånd, som det inga-

¹ S. O. U. 1938: 59 sid. 216.

² Bet. sid. 214.

³ Jfr ovan sid. 19.

lunda låge i det offentligas intresse att uppmuntra. Beträffande sådana fall av överlåtelse, som grundade sig på en affärstransaktion mellan den förutvarande trafik-utövaren och den ifrågasatta nya tillståndshavaren, måste det enligt departementschefens uppfattning i regel anses ligga i det allmännas intresse, att för varje fall så mycket av offentlighet gäves åt transaktionen, att handeln med trafikrättigheter icke uppmuntrades. På grund härav ansåge departementschefen, att den föreslagna enklare handläggningen av ärenden angående överlåtelse av trafiktillstånd icke borde förverkligas. Detta uttalande godkändes av riksdagen.

Biltrafiknämnden påpekade härefter att i fråga om trafiktillstånd lämnade åt juridiska personer möjligheter funnes, att tillstånden visserligen icke formellt men reellt komme att överlätas utan kontroll eller medgivande av offentlig myndighet och på så sätt komme i händerna på person eller företag, vars lämplighet att bedriva trafiken icke blivit ådagalagd. Någon föreskrift om inskränkning i rätten att överlåta andelar i företag, vilket innehaves av juridisk person, som bedriver yrkesmässig biltrafik, funnes nämligen icke. Dylika andelar kunde alltså komma att innehavas och yrkesmässig trafik att utövas av personer eller företag, vilkas lämplighet att bedriva trafiken icke blivit prövad. Detta måste enligt biltrafiknämndens uppfattning anses utgöra en allvarlig olägenhet ur synpunkten av det allmännas intresse av en rationell och ändamålsenlig reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken.

Beträffande meddelandet av trafiktillstånd till juridisk person erinrade biltrafiknämnden om vad som härutinnan förekommit under förarbetena till 1940 års förordning och om departementschefens uttalande i samma års proposition, att i stort sett den dittillsvarande utvecklingen, enligt vilken tillstånd till beställningstrafik i regel begränsades till fysiska personer men däremot tillstånd till linjetrafik åtminstone i större skala kunde medgivas även åt juridiska personer, syntes ändamålsenlig.¹ Härav lär framgå, yttrade nämnden, att huvudregeln i detta avseende borde vara, att trafiktillstånd meddelas fysisk person; tillstånd till beställningstrafik borde meddelas juridisk person allenast när »särskilda skäl därtill äro». Att tillstånd till beställningstrafik meddelas juridisk person borde alltså ha karaktären av undantag. För linjetrafikens del syntes man ha tänkt sig att, då fråga vore om linjetrafik i större omfattning, tillstånd skulle kunna meddelas juridisk person. Härvid vore dock att märka, att detta gällde allenast under förutsättning, att meddelande av dylikt tillstånd funnes lämpligt ur övriga på frågan inverkan omständigheter.

Biltrafiknämnden anförde härefter. Beviljandet av tillstånd till yrkesmässig trafik med automobil är att betrakta såsom ett led i en offentligrättslig reglering, företagen i det allmännas intresse. Ur dessa synpunkter har tillståndet ursprungligen meddelats och ur samma synpunkter synes även frågan om dess överlåtelse vara att bedöma. Härmed låter sig väl förena att trafiktillstånd meddelas fysisk person. Tillståndet måste ju då bli föremål för förnyad prövning vid tillståndshavarens frånfälle. Däremot kan sättas i fråga om meddelandet av trafiktillstånd för juridisk person är väl förenligt med tillståndsgivningens nyss angivna uppgift att vara ett led i en i det allmännas intresse företagen reglering av den yrkesmässigt bedrivna automobiltrafiken. Därest trafiktillstånd meddelas juridisk person, utan att därmed förknippas något villkor om kontroll av vilken eller vilka personer, som äro delägare i det företag den juridiska personen företräder, har det allmänna avhänt sig möjlighet att öva kontroll över överlåtelse av trafikföretaget. Men därmed har man ock kommit bort från vad som varit syftet med att göra rätten att utöva yrkesmässig trafik beroende av särskilt av offentlig myndighet meddelat trafiktillstånd.

¹ Jfr ovan sid. 17—18.

— Ur principiell synpunkt kunna invändningar framställas även mot att vid tillståndsgivningen myndigheterna begagna sig av två till sin art så vitt skilda slag av trafiktillstånd som tillstånd för fysisk och juridisk person. Det är uppenbart, att tillstånd av det senare slaget ha ett annat och för innehavaren vida högre värde än tillstånd av det förra slaget. Följden härav måste bli en strävan hos trafikutövarna att få tillstånden ställda på juridisk person. Att ett sådant önskemål är för handen, är ock känt, och torde kunna vitsordas av de tillståndsgivande myndigheterna. — Det må i detta sammanhang erinras, att den yrkesmässiga trafiken utgör ett verksamhetsområde, som kan erbjuda gynnsamma förutsättningar för tillkomsten av företag med monopolställning. Hur utvecklingen här kommer att te sig, torde i mycket bli beroende av efter vilka regler meddelandet av trafikrättigheter för juridiska personer kommer att handhavas. Det bör härvid märkas, att då tillståndsgivningen handhaves av ett tämligen stort antal myndigheter, svårigheter möta att åstadkomma enhetlig bedömning. Det torde vara obestridligt, att, om tillstånd av nyss angiven art av myndigheterna meddelas i större omfattning, förutsättningar skapas för uppkomsten av företag med monopolställning inom den yrkesmässiga trafiken. Lika uppenbart torde vara, att därest dylika företag tillåtas uppkomma, företag i mindre enheter icke äga möjlighet att bestå i konkurrensen med de förra. Redan nu kan sägas, att vissa större företag övertagit tillstånd till linje- och beställningstrafik i sådan omfattning, att farhågor för uppkomsten av företag med monopolställning icke kunna anses ogrundade.

I anslutning härtill framhöll biltrafiknämnden, att 19 § i 1940 års förordning väl innehölle bestämmelser, enligt vilka myndighet som meddelat trafiktillstånd kunde återkalla detsamma. Så kunde ske vid upprepad överträdelse av bestämmelserna i förordningen, vid underlåtenhet att begagna tillståndet samt när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekomme. Det vore dock tydligt, att stadgandena om återkallelse av trafiktillstånd icke utgjorde ett lämpligt korrektiv mot att trafiktillstånd på grund av överlåtelse av delägareskap i juridisk person, som innehade dylikt tillstånd, komme i icke lämpliga händer.

Biltrafiknämnden anförde slutligen. Även om såväl principiella som praktiska skäl tala för, att trafiktillstånd icke böra tilldelas juridiska personer, lärer det icke vara tillräddligt att helt utesluta möjligheten för juridisk person att erhålla trafiktillstånd. I vissa fall kan nämligen ett önskemål, att få trafiktillstånd ställt på juridisk person, äga fog. Så synes vara fallet bland annat, när den av en enskild trafikutöware bedrivna rörelsen nått en viss större omfattning. Befogenheten härav måste sägas ha vuxit i styrka under de nu rådande, för yrkesutövarna inom denna verksamhetsgren högst ovissa betingelserna för att kunna på en i ekonomiskt hänseende bärig grund fortsätta rörelsen. I ett sådant läge kan det framstå såsom önskvärt, att, särskilt då fråga är om rörelse av större omfattning, den må kunna bedrivas i juridisk persons namn. Nämnden inser sålunda det berättigade uti, att under vissa omständigheter tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik meddelas juridiska personer. Emellertid bör en dylik tillståndsgivning ske endast under sådana former, att den tillståndsgivande myndigheten har kontroll över de för juridiska personer meddelade trafiktillstånden av enahanda värde som den kontroll, samma myndighet har över de för fysiska personer meddelade trafiktillstånden. Endast genom en särskild lagstiftning torde en sådan kontroll över de för juridiska personer meddelade trafiktillstånden kunna erhållas. Härmed vinnes, att trafikutövarna kunna komma i åtnjutande av de fördelar, som för dem kunna vara förbundna med att rörelsen får bedrivas av juridisk person, samtidigt som det allmänna icke utsättes för de olägenheter, som på sätt angivits kunna bli en följd av tillståndsgivning till juridisk person.

Över biltrafiknämndens framställning avgåvos *yttranden* av vissa länsstyrelser och några inom trafikväsendet verksamma sammanslutningar. I yttrandena framhölls i huvudsak följande.

Överståthållarämbetet — som infordrade yttrande i ärendet från trafikpolisintendenten i Stockholm — erinrade om att ämbetet i utlåtande över 1936 års trafikutrednings förslag förklarat sig, med hänsyn till svårigheten för myndigheterna att utöva kontroll i avseende å juridiska personers trafik-tillstånd, icke kunna tillstyrka att trafik-tillstånd skulle få ställas på juridisk person¹. Från denna synpunkt vore det givetvis önskvärt, om garantier kunde skapas för att trafiken icke bedreves på ett olämpligt sätt eller gjordes till föremål för osund handel.

Överståthållarämbetet kunde likväl icke ansluta sig till biltrafiknämndens framställning, i vad densamma åsyftade framläggande av förslag till lagstiftning i ämnet, och framhöll, att endast i händelse av utomordentligt starka skäl borde övervägas att vidtaga ändring i 1940 års förordning så kort tid efter dess ikraftträdande². Ämbetet funne emellertid, att en utredning av flera skäl torde vara av värde, och påpekade, att därvid måhända kunde framkomma synpunkter till ledning för bedömande av frågan, huruvida i visst fall sådana särskilda skäl kunde anses föreligga, som, enligt gällande bestämmelser motivera ett tillstånd för juridisk person att bedriva beställningstrafik. Möjligen kunde även framkomma någon utväg att inom ramen för gällande lagstiftning öva kontroll över juridiska personers trafik-tillstånd.

Överståthållarämbetet förklarade sig anse ett av trafikpolisintendenten framfört uppslag att till tiden begränsa trafik-tillstånd för juridiska personer värt att övervägas. Vidare syntes böra utredas, huruvida icke den kooperativa formen under vissa förhållanden skulle kunna förordas såsom lämplig för drivande av yrkesmässig trafik³.

Trafikpolisintendenten i Stockholm framhöll, att i Stockholm beställningstrafiken till alldeles övervägande del utövades av fysiska personer samt att överståthållarämbetet efter den 1 juli 1941 principiellt icke beviljade tillstånd för juridiska personer att utöva beställningstrafik eller medgäve utökning av sådana tillstånd. Trafikpolisintendenten yttrade vidare.

Det förhållandet, att de juridiska personernas tillstånd icke äro på något sätt till tiden begränsade, ställer dessa i en ekonomiskt sett förmånligare ställning än de fysiska personer som utöva beställningstrafik. En följd härav är, att de juridiska personerna kunna bygga upp och driva sin rörelse på längre sikt än de fysiska. De förra kunna härigenom utöva ett starkt inflytande på prisbildningen inom yrket. Den fria överlåtelse-rätten av andelar i företagen kan okontrollerat öppna väg för osund spekulation och göra tillstånden till handelsvara tillgänglig för makt- och monopolsträvanden. Vill man söka skapa en garanti för att av juridiska personer utövad beställningstrafik icke bedrives eller utvecklas på ett ur allmän och ur trafikutövarnas såsom helhet synpunkt icke önskvärt sätt, torde förtjäna övervägas

¹ Jfr ovan sid. 17—18.

² Överståthållarämbetets yttrande avgavs den 2 december 1942.

³ Genom beslut den 29 april 1943 har överståthållarämbetet tillsatt en kommitté för att utreda frågan om droskrörelsens i Stockholm sammanförande till ett företag.

att genom lagstiftning begränsa tillståndens giltighet till viss tid, efter vilken obligatoriskt omprövning skall ske, därest förlängning av tillstånd ifrågasättes.

Länsstyrelsen i Jönköpings län förklarade, att olägenheter av den art, som antytts av biltrafiknämnden, visserligen icke gjort sig gällande inom länet, men att länsstyrelsen funne de av nämnden framförda synpunkterna fullt riktiga. Länsstyrelsen anförde.

Med tanke på såväl allmänt som i viss mån även enskilt intresse måste det anses vara av betydelse, att den yrkesmässiga automobiltrafiken, som numera utgör en synnerligen viktig del av kommunikationsapparaten och vars betydelse i framtiden torde komma att ytterligare ökas, icke överlåtes å personer eller företag, som icke tillförlitligen styrkt sin lämplighet att handhava uppgiften. Lika angeläget synes det vara att genom författningsbestämmelser i görligaste mån söka hindra ett otillbörligt schackrande med trafikrättigheter i de fall, då dessa skola överlåtas. Med nu gällande bestämmelser i ämnet kunna måhända dessa missförhållanden ej alltid sägas vara eliminerade, vadan åtgärder för åstadkommande härutinnan av en ändring till det bättre få anses behövliga. Det ifrågavarande syftet synes i stort sett kunna nås genom att vid meddelande av trafiktillstånd åt juridisk person föreskrift gives, att den juridiska personen skall företrädas av en på stationsorten bosatt, av den tillståndsgivande myndigheten godkänd föreståndare för rörelsen. En sådan föreståndare, vilken självfallet måste vara en fysisk person, skall ansvara för trafikens drift och riktiga skötsel i övrigt och såsom behörighetsvillkor för en sådan föreståndare kunde i tillämpliga delar gälla exempelvis vad om föreståndare för utskäkningsrörelse är stadgat. För åstadkommande av en effektivare kontroll över handeln med trafikrättigheter överhuvud taget torde dessutom böra föreskrivas skyldighet för envar, som begär att få å sig överlåtet annat trafiktillstånd, att i fall, då skriftligt avtal om överlåtelsen ej upprättats, vid ansökningsfoga en på tro och heder avgiven förklaring rörande innehållet i den ekonomiska uppgörelse, som kan hava träffats med överlåtaren. Uppgiftslämnaren skulle vara skyldig att på anfordran styrka sin trovärdighet. Funnes skriftligt avtal, borde — såsom för närvarande plägar ske — detta bifogas i original eller vederbörligen styrkt avskrift. Genom att på detta sätt giva offentlighet åt alla affärstransaktioner av ifrågavarande slag, synes möjlighet kunna beredas vederbörande myndigheter att, om ej helt förkväva, så dock säkerligen i betydande mån minska en i förekommande fall framträdande tendens att låta alltför extremt betonade affärsintressen göra sig gällande vid överlåtandet av trafikrättigheter.

Länsstyrelsen i Kronobergs län yttrade.

Inom länet har tillstånd till yrkesmässig trafik, bortsett från dem som beviljats järnvägsföretag, lämnats juridiska personer i mycket begränsat antal fall. Egentlig olägenhet av de sålunda meddelade tillstånden har icke förmärkts. — En utveckling därhän, att de tillståndsgivande myndigheterna avhända sig kontrollen över tillståndshavarna genom att de juridiska personernas delägare tid efter annan växla, står i strid mot lagbestämmelsernas anda och måste förhindras genom lämpliga lagstiftningsåtgärder. Att därvid gå så långt att juridiska personer uteslutas från möjligheten att erhålla tillstånd synes icke tillrådligt, då juridiska personer genom sina ofta större ekonomiska resurser understundom bättre än enskilda personer kunna tillgodose allmänhetens krav på goda transportmöjligheter. Om en utredning skulle visa, att fara föreligger för uppkomsten av monopolföretag inom den yrkesmässiga trafiken, torde böra övervägas, om icke möjligheterna att meddela

tillstånd för juridiska personer skulle kunna beskäras i större utsträckning än som nu är fallet. Ansträngningarna synas i vart fall böra inriktas på att skärpa kontrollen över de juridiska personer, som erhållit eller erhålla tillstånd till yrkesmässig trafik. Det förefaller därvid icke behövt att uppställa krav på prövning av varje särskild delägarers lämplighet för trafikutövningen. Enklart torde kontrollfrågan kunna lösas genom att för rätten att bedriva rörelsen föreskriva, att för företaget skall finnas en av tillståndsmyndigheten godkänd föreståndare, som inför myndigheten svarar för rörelsens behöriga utövande. Härvid kan man tänka sig att tillståndet meddelas antingen den juridiska personen, såsom fallet är exempelvis enligt rusdrycksförsäljningsförordningen, eller föreståndaren, såsom förhållandet är enligt hotellstadgan.

Länsstyrelsen i Malmöhus län yttrade.

Därest en eller annan andel i ett trafikföretag skulle komma i händerna på person, som ur författningens synpunkt icke är lämplig som trafikutövare, skulle väl ytterst sällan detta äventyra företagets rätta skötsel. Om större poster eller övervägande antalet andelar övertagas av dylika personer och detta i menlig riktning påverkar företagets drift, finnes ju alltid möjlighet att tillämpa bestämmelserna i 1940 års förordning (19 §) om återkallande av trafiktillstånd, »när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer». Biltrafiknämnden har erinrat, att den yrkesmässiga trafiken utgör ett verksamhetsområde, som kan erbjuda gynnsamma förutsättningar för tillkomsten av företag med monopolställning. Att det i nämnda avseende förhåller sig så, som biltrafiknämnden förmenar, kan visserligen icke bestridas, men det bör även bemärkas att monopolsträvan är genomgående för hela transportväsendet. Några nackdelar härflytande därav kunna väl i allmänhet ej anses vara för handen. Det är tvärtom så, att större enheter merendels äro önskvärda med hänsyn till då skapad möjlighet att rationalisera driften, medförande fördelar för allmänheten i form av bättre material och billigare transporter. Det av biltrafiknämnden uppställda målet att motarbeta monopol torde ej kunna vinnas genom den ifrågasatta lagstiftningen, då hinder icke skulle kunna läggas mot enskilda trafikutövers anslutning till större enheter, därvid deras självständighet beträffande trafiken i stort sett upphör. Den nuvarande utvecklingen lämnar tydliga bevis härför. I allt fall har för Malmöhus läns vidkommande icke något förekommit, som skulle kunna tyda på att genom tillståndsgivningen andra förutsättningar än hittills skapats för den av biltrafiknämnden befarade monopolbildningen inom den yrkesmässiga biltrafiken. Med bortseende från linjetrafiken äro av de till ett antal av 1 056 uppgående innehavare av trafiktillstånd, som meddelats av länsstyrelsen eller städernas polismyndigheter, allenast 60 juridiska personer. Länsstyrelsen tilltror sig att kunna utöva kontrollen över tillstånd för juridiska personer lika effektivt som kontrollen över de för fysiska personer meddelade tillstånden. Länsstyrelsen kan icke finna att några lagstiftningsåtgärder äro påkallade. Emellertid torde, därest något anses böra göras, kunna övervägas dels huruvida icke, där trafiktillstånd lämnas åt juridisk person, kunde föreskrivas att företaget skall ledas av föreståndare, som godkännes av tillståndsmyndigheten, dels ock huruvida förvärv av andelar i sådant företag borde godkännas av statlig myndighet på sätt är stadgat i fråga om förvärv av aktier i systemaktiebolag.

Länsstyrelsen i Hallands län anmärkte, att något fall icke påvisats, där en överlåtelse av aktier i ett bolag, som har drivande av yrkesmässig automobiltrafik till sin huvudsakliga verksamhet, eller en överlåtelse av andelar

i en förening med sådan huvudsaklig verksamhet föranlett några olägenheter för den trafikerande allmänheten. Det fåtal aktiebolag, som inom länet utövade yrkesmässig trafik, hade skött denna på ett oklanderligt sätt; icke heller hade försports någon strävan hos trafikutövarna att få tillstånd ställda på juridisk person. Tillräckliga skäl för lagstiftningsåtgärder syntes därför icke vara för handen. Länsstyrelsen förmälde emellertid, att den av biltrafiknämnden eftersträfvade kontrollen måhända skulle åvägbringas genom att införa skyldighet för den som mot vederlag förvärvat aktie i aktiebolag, som har drivande av yrkesmässig automobiltrafik som sin huvudsakliga verksamhet, eller andel i förening med sådan huvudsaklig verksamhet att inom viss tid efter förvärvet hos den myndighet, som meddelat trafiktillståndet, söka tillstånd till förvärvet, vid äventyr att fångat eljest skulle anses ogillt.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län erinrade om att länsstyrelsen i sitt yttrande över 1936 års trafikutrednings förslag¹ framhållit, att vissa nackdelar kunde vara förenade med att trafiktillstånd meddelades åt juridiska personer samt att vissa begränsningar därutinnan vore önskvärda. Länsstyrelsen fortsatte.

Den ståndpunkt, som länsstyrelsen sålunda intog, vidhåller länsstyrelsen alltså. Av biltrafiknämndens skrivelse framgår, att den kontroll, som det allmänna bör äga över meddelade trafiktillstånd, icke är tillräcklig, då fråga är om juridiska personer. Särskilt gäller detta det förhållande, att aktier och andelar i trafikföretag kunna fritt överlåtas, varigenom ett företag kan komma i helt nya och kanske fullständigt olämpliga händer utan att detta kan hindras.

Poliskammaren i Göteborg, vars yttrande i frågan infordrades av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, åberopade följande uttalande från centralpolisen i Göteborg.

Så gott som samtliga innehavare av de olika omnibuslinjer, som beröra Göteborgs stad, äro juridiska personer. Någon olägenhet härav har icke förmärkts. Tvärtom har det visat sig lämpligt att tillstånd till linjetrafik (omnibustrafik) meddelas juridiska personer. Beträffande beställningstrafiken framhålles, att redan före tillkomsten av nu gällande förordning angående yrkesmässig automobiltrafik, då poliskammaren var tillståndsgivande myndighet för sådan trafik (stadstrafik), tillstånd icke meddelades till stadstrafik för juridiska personer, med mindre anledning saknades antaga, att tillståndet skulle utnyttjas i spekulationssyfte. För övrigt visade det sig i flera fall lämpligt att tillstånd meddelades för juridiska personer, då dessa i allmänhet hade goda ekonomiska förutsättningar för rörelsens startande och fortsatta bedrivande efter sunda principer.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län yttrade.

Inom länet förekommer endast i obetydlig utsträckning, att tillstånd till beställningstrafik innehavas av juridisk person, medan däremot linjetrafik ganska allmänt bedrivs i aktiebolagsform. Länsstyrelsen har icke förmärkt, att missbruk förekommer beträffande de företag, som innehavas av juridiska personer. Skulle missbruk eller andra allvarliga olägenheter visa sig uppstå beträffande företag, som innehavas av juridiska personer, torde myndigheterna redan med gällande bestämm-

¹ Jfr ovan sid. 18.

melser hava befogenhet att, om rättelse ej sker, fråntaga företaget meddelade trafikrättigheter. Emellertid måste det anses lämpligt och befogat, att för sådana företag skall finnas av länsstyrelse godkänd föreståndare, som är ansvarig för rörelsens skötsel. För övrigt anser länsstyrelsen, att det åtminstone för närvarande icke är påkallat att i rätten för juridisk person att utöva yrkesmässig trafik stadga ytterligare inskränkningar utöver dem som redan finnas meddelade.

Länsstyrelsen i Västerbottens län framhöll.

Inom länet innehåsa trafiktillstånd av juridiska personer endast i några enstaka fall vad beträffar beställningstrafik men i rätt avsevärd omfattning i fråga om linjetrafik, särskilt då beträffande omnibustrafiken. Några påtagliga olägenheter härav har hittills icke visat sig, men länsstyrelsen delar dock biltrafiknämndens uppfattning om lämpligheten och behövligheten av en lagstiftning, varigenom den tillståndsgivande myndigheten beredes möjlighet att utöva en effektiv kontroll över ifrågavarande trafiktillstånd.

Det förtjänar i detta sammanhang nämnas att *handelskammaren i Göteborg* i ett yttrande till länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anförde.

Det synes riktigt, att man genom lagstiftningsåtgärder söker tillgodose såväl myndigheternas intresse av kontroll över transportföretagen — i sista hand betingad av trafikanternas krav på goda och billiga biltransportmöjligheter — som trafikutövarnas berättigade anspråk på att få utöva sin näring i de former, som i varje fall äro de mest lämpliga. — Handelskammaren vill framhålla vikten av att de ärenden som röra tillstånd till yrkesmässig trafik för juridiska personer erhålla en så enhetlig behandling som möjligt. I dylikt syfte skulle exempelvis kunna stadgas, att ärenden av nu angiven art skulle avgöras av biltrafiknämnden. Ärendena skulle därvid, i överensstämmelse med vad som gäller beträffande de tillståndsfrågor som redan nu upptagas av nämnden, utsändas till länsstyrelserna för yttrande, varvid jämväl handelskamrarna och andra institutioner och sammanslutningar borde beredas tillfälle att uttala sig.

I avgivna utlåtanden över biltrafiknämndens framställning avstyrktes densamma av *järnvägsstyrelsen* och *svenska järnvägsföreningen*, vilka därvid åberopade innehållet i ett yttrande av *järnvägarnas samarbetsnämnd*. Samarbetsnämnden framhöll, att den funne det av biltrafiknämnden åberopade huvudskälet för den ifrågasatta lagstiftningen, nämligen den olägenhet för det allmänna som skulle ligga i risken för uppkomsten av monopolföretag inom den yrkesmässiga automobiltrafiken, icke bärande. Samarbetsnämnden anförde härom.

En viss storleksordning av ett företag är givetvis som regel en förutsättning för monopolställning men ingalunda liktydigt med monopol. Med monopolföretag kan nämligen endast förstås ett sådant företag, som bedriver en monopolistisk prispolitik. Förutsättningarna för en monopolistisk prispolitik äro emellertid *dels* att företaget äger en sådan storleksordning, att det till följd härav kan kontrollera prispbildningen på marknaden, *dels* ock att det utan intrång av särskild lagstiftning har möjlighet att ohämmat utöva en dylik prispolitik. Sistnämnda förutsättning är icke för handen i här berörda fall, enär i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik (29 § 1 mom.) stadgas, att utöware av yrkesmässig trafik skall vara underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas av myndighet, vilken med-

delat trafiktillståndet. Då sålunda prispbildningen på ifrågavarande transportmarknad kontrolleras av offentliga myndigheter med uppgift att tillvarata det allmännas intresse torde möjligheterna för ett eventuellt storföretag inom den yrkesmässiga automobiltrafiken att bedriva en monopolistisk prispolitik få anses vara helt uteslutna.

Samarbetsnämnden framhöll vidare, att en lagstiftning av den art biltrafiknämnden ansåge påkallad aldrig varit ifrågasatt beträffande juridiska personer, som bedriva enskild järnvägsrörelse. Den vanliga formen för lämnande av rätt till enskild järnvägsdrift utgjordes av järnvägskoncession. Härom anfördes.

1936 års järnvägskommitté uttalade i sitt betänkande rörande åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet¹, att de i vårt land meddelade järnvägskoncessionerna uppenbarligen i sina huvudsakliga delar hade den tvåfaldiga uppgiften att främja såväl statens som den enskilde företagarens intressen i samband med järnvägsföretaget. Kommittén anförde vidare, att om staten i det allmänna intresse vidtagit särskilda åtgärder till tryggnad av en järnvägs tillblivelse, hade det ansetts motiverat, att staten bevakar, att järnvägen utnyttjas på ett sätt, som icke låter syftet med statens åtgärder bli förfelat. Ur denna synpunkt hade i koncessionen inrymts bland annat skyldighet för koncessionshavaren att tillämpa av Kungl. Maj:t fastställda taxor. Koncessionens beviljande vore beroende av en undersökning rörande järnvägens behövlighet eller lämplighet ur allmänna kommunikations- och ekonomiska synpunkter. Genom koncessionssystemet öppnades vidare möjlighet för staten att för varje särskilt fall tillse, att anläggandet och drivandet av järnväg endast anförtros den, som kan antagas hava erforderliga förutsättningar för att handhåva järnvägsdriften. Koncessionen innehölle förbud mot överlåtelse utan Kungl. Maj:ts tillstånd men gällde dock företaget såsom sådant, oberoende av framtida växlingar i avseende å ägare till järnvägen.

Av det nu anförda finner samarbetsnämnden det sålunda framgå, att andelar i järnvägsföretag kunna på enahanda sätt som på det av biltrafiknämnden berörda området av transporthushållningen överlåtas, varvid om icke formellt så dock reellt järnvägskoncessionen överlåtes utan kontroll eller medgivande av Kungl. Maj:t. Även här skulle sålunda den av biltrafiknämnden påtalade risken föreligga, att järnvägskoncessionen kunde tänkas komma i händerna på personer eller företag, vilkas lämplighet att bedriva trafiken icke blivit genom särskild undersökning ådagalagd. Då emellertid Kungl. Maj:t fastställer järnvägstaxorna och jämväl på annat sätt utövar kontroll över järnvägsrörelsen, har särskild lagstiftning av enahanda slag som den av biltrafiknämnden förordade icke befunnits vara av behovet påkallad. Olägenhet härav med hänsyn till det allmänna intresse har icke förports. — Att genom särskild lagstiftning söka hindra uppkomsten av större företagenheter inom den yrkesmässiga automobiltrafiken finner samarbetsnämnden icke vara i överensstämmelse vare sig med det allmänna intresse eller de av statsmakterna uppdragna riktlinjerna för en rationell transporthushållning.

Vad anginge statsmakternas strävanden att åstadkomma en mera rationell transporthushållning erinrade samarbetsnämnden, att järnvägsstyrelsen i framställning till Kungl. Maj:t den 25 september 1934 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. upptagit till behandling frågan om

¹ S. O. U. 1938: 23 sid. 88.

beredande av medel för placering för statens järnvägars räkning i företag för landsvägstransport. Detta ärendes handläggning hade visat, att statsmakterna redan år 1935 fann en utveckling mot bättre samverkan mellan de olika transportmedlen och större företagsenheter eftersträfvansvärd. Att samma uppfattning alltså torde vara för handen framginge enligt samarbetsnämnden bland annat därav, att 1942 års riksdag på förslag av Kungl. Maj:t beviljade statens järnvägar medel för förvärv av andelar i vissa större företagsenheter, vilka bedriva yrkesmässig automobiltrafik. Vederbörande departementschef hade i detta ärende anför, att det syntes värdefullt att kontakt på olika orter åstadkoms mellan järnvägsförvaltning och bilorganisation och indirekt också mellan järnvägs- och sjöfartsintressen samt att dessa förhållanden kunde antagas medverka till en önskvärd förbättring av landets transporthushållning, vilket torde vara av betydelse särskilt under rådande förhållanden, då långt gående regleringsåtgärder i fråga om transportapparaten visat sig nödvändiga.¹

Samarbetsnämnden anförde ytterligare.

Jämväl ur andra synpunkter kunna invändningar göras mot den av biltrafiknämnden begärda lagstiftningen. Samarbetsnämnden vill för sin del endast erinra om de konsekvenser förslaget skulle medföra beträffande vissa gällande principer inom aktiebolagsrätten. I vårt land ha nämligen hittills icke funnits i lag stadgade begränsningar i den fria förfoganderätten över aktier. För att underlätta omsättningen har vidare aktiebrevet fått karaktär av värdepapper och kan på grund därav vara föremål för godtrostförvärv. Att genom lagstiftning ingripa på detta område skulle därför medföra en rubbning av tidigare gällande grundsatser inom aktiebolagsrätten.

I viss mån liknande synpunkter som samarbetsnämnden framhållas av *Svenska spårvägs-, buss- och förortsbaneföreningen*². Föreningen framhöll, att genom den lagstadgade övervakningen från såväl statliga som kommunala myndigheter och organ redan nu verkställdes fullt tillräcklig kontroll över trafikföretagen och deras verksamhet i det allmännas tjänst. För företag, som helt eller delvis vore att anse såsom kommunala, torde för övrigt risken för att överlåtelse sker av andelar i företaget vara i det närmaste obefintlig.

Sveriges trafikbilägares riksorganisation — som omfattar *Svenska drosk-bilägareförbundet*, *Svenska lasttrafikbilägareförbundet*³ och *Svenska omnibusägareförbundet* — har funnit, att alltför kort tid förflutit sedan förordningen om yrkesmässig automobiltrafik trätt i kraft för att hittills vunna erfarenheter av dess tillämpning skola kunna utgöra en lämplig och hållbar grund för övervägandet av ändrade bestämmelser. Allra minst syntes ett dylikt övervägande böra komma till stånd för närvarande, då utövarna av yrkesmässig biltrafik, som hårdare än kanske någon annan samhällsgrupp

¹ Se kungl. prop. 1942 nr 19 och statsutskottets utl. nr 30. Jfr ock nedan sid. 59—60.

² Föreningen har numera antagit namnet Svenska lokaltrafikföreningen.

³ Avvikande mening, se nedan.

drabbats av den rådande kristiden, borde hava anspråk på att ej utsättas för de osäkerhetsmoment, som städse vore förenade med en ändrad lagstiftning. Riksorganisationen erinrade om möjligheten att återkalla tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik samt framhöll, att risk för missbruk av monopolställning icke syntes föreligga med hänsyn till att utövarna av yrkesmässig trafik äro underkastade de tillståndsgivande myndigheternas bestämmande rörande taxor.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet hade från riksorganisationen avvikande mening. Förbundet anförde bland annat.

Utvecklingen har, särskilt under de allra senaste åren, gått därhän, att berättigad anledning till speciell lagstiftning i fråga om tillståndsgivningen för juridiska personer, innebärande möjligheter till större kontroll från myndigheternas sida, numera måste anses föreligga, åtminstone beträffande den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Vissa större företag, vilka icke alltid utöva trafik utan fastmera transportförmedling, hava redan förvärvat och söka alltjämt förvärva trafikstillstånd till yrkesmässig trafik i en omfattning, som måste anses innebära berättigade farhågor för uppkomsten av monopolföretag. På grund härav har intrång skett i den individuella företagarverksamheten, varigenom också svårigheter uppstått för de enskilda yrkesutövarna och mindre företagen att kunna hävda sig i konkurrensen med de större speditörsföretagen samt andra kommunikationsmedel, som driva biltrafik i samband med sin övriga rörelse. En ytterligare utveckling i denna riktning kan enligt förbundets åsikt icke vara önskvärd, allra minst ur de synpunkter, som det allmänna har att företräda. Att en icke obetydlig expansion av dessa företag sålunda kunnat äga rum har otvivelaktigt sin grund i den omständigheten, att det i brist på särskilda författningsbestämmelser i ämnet varit möjligt överlåta andelar från ett företag till ett annat, utan att myndigheterna kunna kontrollera dessa transaktioner. Det synes angeläget, att garantier skapas för att sådana överlåtelser av trafikstillstånd icke ske, som undandraga sig myndigheternas kontroll. Ett sådant mål torde emellertid icke kunna nås, utan att särskilda lagbestämmelser utfärdas. — Vid en lagstiftning å förevarande område bör frågan om bulvanförhållandet mellan fysiska och juridiska personer jämväl uppmärksammas. Fall ha nämligen förekommit, då tjänstemän, anställda i trafikföretag, ingivit ansökningar om övertagande av trafikstillstånd under omständigheter, som tyda på att det icke är den enskilde befattningshavaren utan det företag vari han är anställd, som avsetts skola vara den egentliga tillståndshavaren. — Vidkommande spörsmålet, huruvida trafikstillstånd böra meddelas juridiska personer, hävdar förbundet den uppfattningen, att sådan möjlighet liksom hittills bör stå öppen. Rätten för juridiska personer att erhålla trafikstillstånd bör emellertid begränsas till företag av viss storleksordning. Med hänsyn till de ekonomiska betingelser, varunder många trafikutövare i nuvarande läge men även eljest bedriva sin verksamhet, kan det till och med vara av ett visst värde, att trafikstillstånd meddelas juridiska personer. Förbundet åsyftar de fall, då två eller flera trafikutövare med ett mindre antal bilar önska sluta sig samman och driva rörelse såsom juridisk person. Genom en sådan anordning åstadkommes ju ingen utökning av vagnparken och ej heller intrång i rörelser, som drivas av andra trafikutövare. Den fördelen kan i stället vinnas, att delägarnas rörelser ekonomiskt stabiliseras, vilket är till nytta för såväl dem själva som för allmänheten och myndigheterna. Trafikstillstånd böra emellertid icke beviljas med mindre de tillståndsgivande myndigheterna ha möjlighet kontrollera, att icke andelsinne-

havet eller del därav utan myndigheternas vetskap och bestämmande överlåtes till andra företag eller personer, som kunna vara olämpliga såsom utövare av yrkesmässig trafik.

Kronobergs lastbilscentralers länsförening u. p. a., som hörts i ärendet av länsstyrelsen i Kronobergs län, yttrade.

Det kan icke anses lämpligt att juridiska personer lämnas tillstånd till annan trafik än linjetrafik med bussar. Ty en långt gående tillståndsgivning för bolag skulle så småningom lända till en okontrollerad monopolisering av trafiken. Dessutom är det uppenbart, att den enskilde företagaren bättre kan handhava trafiken än större företag. — Beträffande förfarandet vid överlåtelser av trafikrättigheter torde mera skärpta bestämmelser vara befogade i vissa fall. Det har nämligen visat sig, att trafikrättigheter blivit en handelsvara. Därför bör lämpligen föreskrivas, att den som erhållit eller övertagit en sådan rättighet icke äger överlåta densamma förrän viss tid, förslagsvis minst ett år, förflutit från det förvärvet ägde rum. Från dessa bestämmelser skulle dock undantagas de fall, då rättigheterna ifrågasättas att övergå till änka efter en trafikutövare eller till annan nära anhörig till överlåtaren. Någon ändring i nu föreskrivet och tillämpat förfaringsätt vid behandling och prövning av angivna ärenden synes däremot icke påkallad.

Sammanfattning av yttrandena över biltrafiknämndens framställning.

Såsom framgår av den föregående redogörelsen ha yttrandena över biltrafiknämndens framställning i allmänhet utgått från att man icke kunde utesluta trafiktillstånd för juridiska personer. Särskilt i fråga om linjetrafik i större skala torde, av olika anledningar, bolags- eller föreningsformen anses vara naturlig för företag, som utöva yrkesmässig trafik. Det har i åtskilliga av yttrandena — bland annat från vissa länsstyrelser och svenska lasttrafikbilägareförbundet — emellertid samtidigt betonats, att möjligheten till handel med trafiktillstånd och vissa andra förhållanden beträffande juridiska personers trafiktillstånd icke stå i överensstämmelse med de principer, som ligga till grund för lagstiftningen angående yrkesmässig automobiltrafik, och att för upprätthållande av dessa principer därför borde utfinnas något kontrollmedel, vilket syntes angeläget främst beträffande lastbils- trafiken.

Vissa myndigheter och organisationer hava i yttrandena över biltrafiknämndens framställning uttalat sig i avstyrkande riktning. Såsom skäl mot en utredning och en ändrad lagstiftning på förevarande område har sålunda — bland annat av företrädare för järnvägarna samt för droskbil- och omni- bustrafiken — åberopats att uppkomsten av större företagsenheter inom den yrkesmässiga automobiltrafiken icke borde genom lagstiftning förhindras, att förutsättningar för en monopolistisk prispolitik på förevarande område icke vore för handen med hänsyn till att utövare av yrkesmässig trafik vore underkastade av de tillståndsbeviljande myndigheterna meddelade taxe- bestämmelser, samt att gällande lagregler även eljest åt dessa myndigheter in- rymde en viss kontrollmöjlighet.

I yttrandena ha framkommit olika förslag för att råda bot på missförhål-

landen, som förmenas föreligga eller befaras kunna framdeles yppa sig på ifrågavarande område. Rörande dessa förslag anmärkes följande.

1) Ett klarläggande av de »*särskilda skäl*», som enligt 12 § förordningen den 25 oktober 1940 äro en förutsättning för beviljande åt juridisk person av tillstånd till beställningstrafik, har ansetts önskvärt (överståthållarämbetet).

Annat vägledande uttalande för tolkningen av berörda uttryck torde icke finnas än departementschefens uttalande i propositionen till 1940 års riksdag, att i stort sett den dittillsvarande utvecklingen, enligt vilken tillstånd till beställningstrafik i regel begränsats till fysiska personer men däremot tillstånd till linjetrafik åtminstone i större skala kunde medgivnas åt juridiska personer, syntes vara ändamålsenlig.

2) Det har ifrågasatts (handelskammaren i Göteborg) att för vinnande av enhetlighet alla ärenden angående *trafiktillstånd för juridiska personer* böra *behandlas av biltrafiknämnden* (efter hörande av vederbörande länsstyrelse m. fl.).

En central prövning av trafiktillstånd för juridiska personer skulle vara ägnad att undanröja risken för en skiftande tolkning av uttrycket »särskilda skäl» i 1940 års förordning 12 §.

Det må anmärkas, att nuvarande uppdelning av tillståndsgivningen för linjetrafiken stundom icke synes ändamålsenlig; olika länsstyrelser kunna få pröva frågor om trafiktillstånd för ett och samma företag samt biltrafiknämnden få avgöra om tillstånd bör meddelas företaget beträffande en mindre delsträcka.

3) *Begränsning av giltigheten av trafiktillstånd för juridiska personer till viss tid*, efter vilken obligatorisk omprövning skall ske, därest förlängning av tillstånd ifrågasättes (trafikpolisintendenten i Stockholm och överståthållarämbetet).

Enligt 1940 års förordning 12 § tredje stycket tredje punkten bör trafiktillstånd, därest förhållandena därtill föranleda, begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Trafiktillstånd, som icke begränsats till viss kortare tid, skall, såvitt ej särskilda omständigheter till annat föranleda, gälla tills vidare (17 § 1 mom.).

Jämlikt sistnämnda stadgande torde under den första tiden för tillämpningen av 1940 års förordning trafiktillstånd jämväl åt juridiska personer i allmänhet hava beviljats utan tidsbegränsning. I samband med biltrafiknämndens framställning hos Kungl. Maj:t av den 2 oktober 1942 började emellertid nämnden att i fall, då det ankomme på nämnden att bevilja trafiktillstånd, regelmässigt lämna tillstånd för juridiska personer att utöva beställningstrafik för godsbefordran allenast för viss begränsad tid. Frågan om lämpligheten av detta förfarande bragtes under Kungl. Maj:ts omprövning i två besvärsmål, som avgjordes av Kungl. Maj:t den 22 oktober 1943. I det ena ärendet hade länsstyrelsen i Malmöhus län meddelat en ekonomisk förening tillstånd tillsvidare att utöva beställningstrafik för godsbefordran med fyra bilar. I det andra ärendet hade länsstyrelsen i Skaraborgs

län meddelat ett trafikaktiebolag enahanda tillstånd att gälla tillsvidare. Biltrafiknämnden anförde i båda ärendena besvär hos Kungl. Maj:t. Vidkommande det förstnämnda besvärsmålet meddelade nämnden, att sagda förening hos nämnden anhållit om tillstånd att utöva beställningstrafik med ytterligare en lastautomobil, vars maximilast uppginge till 3 800 kilogram, att nämnden ansett sig böra lämna föreningen det begärda tillståndet, dock att tillståndets giltighetstid begränsats att avse tiden intill den 1 januari 1946, samt att nämnden ansåge, att det av länsstyrelsen i Malmöhus län meddelade tillståndet till beställningstrafik med fyra lastautomobiler bort i likhet med det av nämnden meddelade tillståndet begränsas att avse tiden intill den 1 januari 1946. Nämnden yttrade, att enligt dess uppfattning en sådan tidsbegränsning för det dåvarande och så länge särskild lagstiftning i förevarande avseende icke kommit till stånd vore den enda möjligheten, som stode till buds för erhållande av en kontroll över de för juridiska personer meddelade trafiktillstånden, jämförbar med den kontroll, som tillståndsgivande myndighet hade över de för fysiska personer meddelade tillstånden.

I anledning av besvären i båda målen förordnade Kungl. Maj:t, att de av länsstyrelserna meddelade trafiktillstånden skulle gälla tills vidare intill den 1 januari 1946. Genom cirkulärskrivelse av den 25 oktober 1943 har detta bringats till samtliga länsstyrelsers kännedom.

4) Utnyttjande av stadgandet i 19 § förordningen den 25 oktober 1940 angående möjligheten att återkalla trafiktillstånd (länsstyrelsen i Malmöhus län).

5) I några yttranden har föreslagits, att juridiska personer, som bedriva yrkesmässig trafik, skola hava i stationsorten bosatt, av den tillståndsgivande myndigheten godkänd *föreståndare*, vilken borde vara ansvarig för rörelsens skötsel m. m. (länsstyrelserna i Malmöhus, Kronobergs, Skaraborgs och Jönköpings län).

Föreskrifter angående särskild föreståndare finnas på olika områden. Sålunda skall enligt rusdrycksförsäljningsförordningen 1 kap. 5 § 4 mom, där utskänkning bedrivs av annan än enskild person, för rörelsen finnas en av kontrollstyrelsen godkänd föreståndare. För att utses till föreståndare kräves bland annat att vederbörande gjort sig känd för ordentlighet samt prövas i övrigt vara lämplig för uppdraget. I fråga om hotell- och pensionatrörelse, som drives av bolag, förening eller annan samfällighet, gäller att detta skall ske genom föreståndare, vilken är ansvarig för rörelsens behöriga utövande som om han dreve den för egen räkning (stadgan angående hotell- och pensionatrörelse den 8 juni 1917 § 3). Tillstånd till rörelsens idkande sökes av och meddelas för föreståndaren; tillståndshavare skall vara känd för redbarhet och ordentlighet samt i övrigt med hänsyn till rörelsens omfattning anses lämplig att utöva densamma.¹

¹ Beträffande särskild föreståndare jfr vidare kungl. förordningen den 28 maj 1918 angående handel med vissa begagnade föremål 3 § och lagen den 16 maj 1919 om fondkommissionsrörelse och fondbörsverksamhet 9 §.

6) I åtskilliga yttranden betonas att den tillståndsgivande myndigheten bör beredas möjlighet till *effektiv kontroll över juridiska personers trafik-tillstånd*. Länsstyrelsen i Jönköpings län förordar införande av *uppgiftsskyldighet* (på heder och samvete) *rörande ekonomiska uppgörelser* och andra överenskommelser i samband med överlåtelse av trafikstillstånd samt att offentlighet bör ges åt alla affärstransaktioner av ifrågavarande slag.

Lasttrafikbilägareförbundet har ansett, att *bulvanförhållanden* mellan fysiska och juridiska personer böra uppmärksammas. I ett yttrande ifrågasättes förbud mot överlåtelse av trafikstillstånd viss kortare tid, exempelvis ett år, från det tillståndet förvärvades.

Det må anmärkas, att biltrafiknämnden i allmänhet torde infordra vissa uppgifter såväl vid överlåtelser av trafikstillstånd som vid prövning av ansökningar om trafikstillstånd för juridiska personer, det sista som ett led i en strävan att få fram de »särskilda skäl» som utgöra en förutsättning för meddelande åt juridisk person av tillstånd till beställningstrafik.

I vissa yttranden framkastas långt gående förslag, i ändamål att vinna en verkligt effektiv kontroll över de juridiska personernas trafikstillstånd. Sålunda ifrågasatte länsstyrelsen i Malmöhus län att *förvärv av andelar* i företag, som innehar trafikstillstånd, borde *godkännas av statlig myndighet* på sätt är stadgat beträffande förvärv av aktier i systemaktiebolag. Länsstyrelsen i Hallands län uttalade, att den av biltrafiknämnden eftersträfvade kontrollen måhända vunnas genom att stadga skyldighet för den som mot vederlag förvärvat aktie i sådant bolag eller andel i sådan förening, som har drivande av yrkesmässig automobiltrafik till huvudsaklig verksamhet, att inom viss tid efter förvärvet hos den myndighet, som meddelat trafikstillståndet, söka tillstånd till förvärvet, vid äventyr att fånget eljest ansåges ogiltigt. Ingendera av de båda länsstyrelserna ansåge emellertid påkallat att vidtaga lagstiftningsåtgärder.

I den allmänna *aktiebolagslagen* finnes inte något stadgande som inskränker aktieägares rätt att förfoga över aktier. Däremot kunna i bolagsordningen intagas föreskrifter om sådan inskränkning (ang. hembudsskyldighet, förbud för utlänning eller vissa juridiska personer att genom teckning eller överlåtelse förvärva s. k. bundna aktier)¹. En legal inskränkning i rätten att förfoga över aktier gäller endast för *systembolag* och *restaurangbolag*. Enligt rusdrycksförsäljningsförordningen 6 kap. 3 § skall sålunda stiftare av systembolag ävensom annan aktieägare i sådant bolag hava av länsstyrelsen erhållit tillstånd att äga aktie i bolaget. Tillstånd att äga aktie må ej meddelas, med mindre den som söker tillstånd avlämnar förbindelse att på anmodan av länsstyrelsen överlåta aktien till behörig person mot erhållande av aktiens nominella belopp jämte innestående vinstutdelning och viss ränta. Dessa bestämmelser skola finnas angivna å aktiebrev.

¹ Jfr 1910 års aktiebolagslag 26 och 52 §§ samt den av 1944 års riksdag antagna nya lagen om aktiebolag, kungl. prop. 1944 nr 5, lagförslaget 9 och 70 §§ samt 177. o. följ. §§.

7) Överståthållarämbetet anser det böra utredas, huruvida *den kooperativa formen* under vissa förhållanden kan förordas såsom lämplig för drivande av yrkesmässig trafik. Härmed torde närmast åsyftas droskbiltrafiken i större städer. Att frågan om droskrörelsens i Stockholm sammanförande till ett företag för närvarande är föremål för särskild utredning har tidigare påpekats.

Innan i betänkandet tages ställning till frågorna, huruvida förhållandena i samband med juridiska personers trafiktillstånd överhuvud äro sådana att lagstiftningsåtgärder synas påkallade och vilken väg som i så fall kan anses lämplig att beträda, vill utredningsmannen framhålla att dessa frågors besvarande delvis synes vara avhängigt av vissa för den yrkesmässiga automobiltrafiken grundläggande och synnerligen betydelsefulla spörsmål, såsom angående trafiktillståndets natur, trafiktillståndens affärsvärde (goodwill) m. m. Under utredningen har det vidare visat sig, att man vid dess fullföljande icke undgår att komma i beröring med problem av närmast trafikpolitisk natur, vilka strängt taget torde falla utom ramen för den förevarande utredningen. Detta gäller bland annat förhållandet mellan de olika trafikmedlen, främst järnvägar och bilar, samt i viss mån frågan om uppkomsten av monopolartade sammanslutningar på ifrågavarande område. Det må erinras att departementschefen vid utredningens igångsättande framhöll, att eventuella tendenser till en mindre önskvärd utveckling i sistberörda avseende kunde komma att förstärkas, om av krisförhållandena motiverade restriktioner beträffande den yrkesmässiga trafiken bortföll. Med hänsyn till den begränsade erfarenhet, som under nuvarande förhållanden vunnits av den gällande lagstiftningen på området, bli de resultat som utredningsmannen anser sig böra framlägga, sålunda i viss mån beroende av överväganden huru den blivande utvecklingen kan komma att te sig.

De nyss antydda problemen torde närmast komma att upptagas till behandling av den *sakkunnigkommitté*, som jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 14 april 1944 tillkallats för att inom kommunikationsdepartementet biträda med *utredning rörande trafikväsendet efter kriget*. I samband med beslutet om sagda utrednings igångsättande anförde vederbörande departementschef bland annat: Enligt planen för undersökningar angående vissa ekonomiska problem sammanhängande med omställningen efter ett vapenstillestånd skulle en utredning verkställas även av de transportproblem, som vid nämnda tidpunkt kunde aktualiseras. Såväl vid planläggningen av det allmännas investeringsverksamhet efter kriget som vid bedömningen av näringslivets utvecklingsmöjligheter äro trafikproblemen tydligen av stor vikt. När trafikproblemen nu upptagas till en allmän utredning, är det angeläget att beaktande i första hand skänkes möjligheten att på ett tillfredsställande sätt tillgodose de transportbehov, som kunna väntas framkomma i och med att försörjningen ånyo förbättras och en omställning av

näringslivet till fredsproduktion kommer till stånd. I samband därmed bör provas, vad som kan och bör göras för att förbättra transportmöjligheterna ävensom i vad mån olika utvecklingslinjer inverka på sysselsättningen av arbetskraften. Redan utredningen av transportfrågorna under den första övergångstiden efter ett vapenstillestånd aktualiserar trafikpolitiska problem av stor räckvidd, vilka måste belysas ur driftsekonomiska och andra synpunkter. Vad angår planeringen på något längre sikt, anmäla sig särskilt vissa frågor rörande den lämpliga avvägningen mellan järnvägs-, sjö- och automobiltransporter. Vid övervägande av hithörande förhållanden bör beaktas vad som för näringslivet i dess helhet är mest ägnat att främja en önskvärd utveckling.

Beträffande betänkandets innehåll anmärkes, att nedan först upptages en statistisk redogörelse. Därefter behandlas vissa speciella frågor, såsom trafiktillståndets natur, goodwillspörsmålet och förhållandet mellan järnvägs- och biltrafik. I följande avdelningar upptagas ett principyttrande ävensom en speciell motivering av utredningsmannens lagförslag.

Statistiska uppgifter rörande den yrkesmässiga automobiltrafiken m. m.

För fullföljandet av förevarande utredning är det uppenbarligen av nöden att, såsom departementschefen vid utredningens igångsättande anförde, konstatera den omfattning i vilken trafiktillstånd hittills meddelats åt juridiska personer. Enligt departementschefen borde vidare klarläggas, huruvida och i vilken omfattning en tendens till koncentrerings av dylika tillstånd till ett fåtal innehavare vare sig genom formell överflyttning av trafiktillstånden, genom överlåtelse av aktieinnehav eller på annat sätt kunde anses vara för handen.

Uppgifter, ägnade att belysa hithörande frågor, kunna i första hand erhållas från de tillståndsgivande myndigheterna, vilkas kännedom om den yrkesmässiga trafiken grundas icke blott på vad som framkommer i samband med ansökan om trafiktillstånd eller andra ärenden utan jämväl på de sammandrag av driftsstatistik och andra uppgifter, som utöfvare av yrkesmässig trafik enligt 1940 års förordning 31 § är skyldig att insända till biltrafiknämnden eller myndighet, som meddelat trafiktillståndet. Det kan påpekas, att vissa uppgifter rörande beställningstrafiken för godsbefordran sedan någon tid månadsvis sammanställas av nämnden och offentliggöras i Kommersiella meddelanden.¹

¹ En kommentar av denna statistik, avseende hela året 1943, är intagen i Kommersiella meddelanden 1944 sid. 125.

Under nuvarande förhållanden ankommer det som bekant på trafikkommissionen att utöva åtskilliga funktioner i avseende å den yrkesmässiga biltrafiken. Hos kommissionen finnes ock material till statistik i skilda hänseenden.

När det gäller att klargöra frågorna, huruvida en koncentring av juridiska personers trafiktillstånd till ett fåtal innehavare kan anses hava ägt rum och huru en sådan koncentring kommit till stånd, är det icke tillfyllest att undersöka hos myndigheterna tillgängliga uppgifter. För att skaffa sig säkra hållpunkter för ett bedömande av dessa frågor skulle det strängt taget vara erforderligt att verkställa en undersökning rörande samtliga juridiska personer, som inneha trafiktillstånd. En dylik undersökning har utredningsmannen icke ansett sig böra ifrågasätta. Emellertid kunna vissa slutsatser i sistberörda hänseenden dragas av dels föreliggande statistiska uppgifter, dels ock upplysningar som av utredningsmannen inhämtats hos samtliga länscentraler för den yrkesmässiga lastbilstrafiken.

När det gäller att bedöma det statistiska materialet måste naturligen beaktas, att utvecklingen på ifrågavarande område under de senaste åren stagnerat. De av kristiden påkallade restriktionerna beträffande den yrkesmässiga trafiken ha i viss omfattning medfört en tillbakagång. Erfarenheterna av bestämmelserna i 1940 års förordning äro därför ganska begränsade. På grund av dessa förhållanden har det syntts av mindre intresse att utföra en jämförande statistisk undersökning mellan, å ena sidan, de nu införskaffade statistiska uppgifterna, vilka i allmänhet hänföra sig till tiden omkring årskiftet, 1943—1944, och, å andra sidan, förhållandena vare sig före krigsutbrottet eller de närmaste åren därefter.

Utredningen avser såväl linjetrafiken som beställningstrafiken. Frågan, huruvida en tendens till koncentring av juridiska personers trafiktillstånd till ett fåtal innehavare föreligger, och spörsmålet angående uppkomsten av monopolartade sammanslutningar äro uppenbarligen gemensamma för båda slagen av trafik. Annorlunda är förhållandet beträffande frågan, i vilken omfattning trafiktillstånd hittills meddelats åt juridiska personer, enär enligt 1940 års förordning uppställes ett speciellt villkor för beviljande åt juridisk person av tillstånd till beställningstrafik, nämligen att »särskilda skäl därtill äro». Med hänsyn härtill låge närmast till hands att behandla de statistiska uppgifterna för beställningstrafiken skilt från motsvarande uppgifter för linjetrafiken. Det har emellertid visat sig ändamålsenligt att i stället fördela statistiken efter fordonens art, nämligen trafik med personautomobil, omnibus och lastautomobil. I stort sett vinnes härmed samma överblick över beställningstrafiken och linjetrafiken. Personautomobilerna, d. v. s. bilar byggda för befordran av personer till ett antal av högst nio, användas sålunda huvudsakligen i beställningstrafik. I övervägande linjetrafik för personbefordran användas däremot omnibussarna, varmed förstås bilar byggda för befordran av ett större antal personer än

nio, vare sig desamma därjämte äro avsedda för befordran av gods eller icke. Beträffande lastbilstrafiken skall särskilt anmärkas fordonens utnyttjande i beställnings- och linjetrafik.

Bland juridiska personers trafiktillstånd nedan redovisas icke tillstånd avseende rörelse som jämlikt 1940 års förordning 17 § 2 mom. fortsättes av tillståndshavarens dödsbo eller konkursbo. Enkla bolag hava jämfästts med fysiska personer. Då reservation måste göras för möjliga felkällor i primärmaterial, kunna de framkomna siffrorna icke göra anspråk på att vara exakta.

Det må slutligen anmärkas, att de olika länen betecknas, såsom enligt motorfordonsförordningen, med bokstäver enligt följande:

A = Stockholms stad,	O = Göteborgs och Bohus län,
B = Stockholms län,	P = Älvsborgs län,
C = Uppsala län,	R = Skaraborgs län,
D = Södermanlands län,	S = Värmlands län,
E = Östergötlands län,	T = Örebro län,
F = Jönköpings län,	U = Västmanlands län,
G = Kronobergs län,	W = Kopparbergs län,
H = Kalmar län,	X = Gävleborgs län,
I = Gotlands län,	Y = Västernorrlands län,
K = Blekinge län,	Z = Jämtlands län,
L = Kristianstads län,	AC = Västerbottens län,
M = Malmöhus län,	BD = Norrbottens län.
N = Hallands län,	

Statistiska uppgifter om den yrkesmässiga trafiken med personautomobil.¹ Uppgifterna hava sammanställt efter material som av statens biltrafiknämnd införskaffats från de tillståndsgivande myndigheterna, länsstyrelser och polismyndigheter i städer.

Med hänsyn bland annat till den praxis, som råder i Stockholm och vissa andra större städer, att tillstånd till drosktrafikrörelse regelmässigt meddelas allenast fysisk person, är det i relativt ringa utsträckning som juridiska personer innehava för yrkesmässig trafik godkända personautomobiler. Man torde i runt tal kunna uppskatta sammanlagda antalet i hela riket använda, för sådan trafik godkända personbilar till 8 500. Därav innehavas allenast 255 bilar av juridiska personer. Antalet juridiska personer, som inneha tillstånd till ifrågavarande trafik, utgör 106. På varje sådan tillståndshavare belöper sålunda i genomsnitt cirka 2·5 bilar. De fysiska personer, som inneha tillstånd till beställningstrafik för personbefordran, lära övertvägande använda endast 1 bil vardera.

¹ För personbefordran i yrkesmässig trafik godkända lastbilar förekomma endast undantagsvis (jfr 1940 förordning 25 § 1 mom. andra stycket).

De 106 juridiska personer, som inneha tillstånd till yrkesmässig trafik med personautomobil, fördelas länsvis enligt följande tabell. Där angives huruvida tillståndshavaren är aktiebolag, handelsbolag, ekonomisk förening eller annan juridisk person. Inom aktiebolagen skiljes mellan aktiebolag för järnvägstrafik, aktiebolag för omnibustrafik och övriga aktiebolag. Efter antalet bilar angives inom parentes antalet tillståndshavare.

Län	Aktiebolag			Handelsbolag	Ekon. fören.	Övriga jur. pers.
	för järnvägstrafik	för omnibustrafik	övriga			
A			52 (4)		22 (2)	
B	1 (1)	9 (1)	7 (2)			
C		2 (1)	4 (3)	6 (3)	2 (2)	
D			3 (3)	3 (2)	2 (2)	
E		4 (3)	2 (1)	1 (1)		
F		1 (1)		3 (2)		2 (2)
G				8 (3)		
H	1 (1)	2 (1)	1 (1)		1 (1)	
I						
K			4 (3)			
L						
M						
N			6 (1)			2 (1)
O	1 (1)	5 (1)	24 (3)			
P			2 (2)	9 (6)		
R		3 (2)	5 (2)			
S		1 (1)	1 (1)	1 (1)		
T	2 (2)	1 (1)				5 (4)
U			3 (2)		2 (1)	
W		4 (2)	6 (5)		3 (2)	2 (1)
X		2 (1)	1 (1)			
Y		2 (1)	5 (5)		1 (1)	
Z					1 (1)	
AC			3 (3)	2 (2)		
BD		1 (1)		6 (2)		
Summa	5 (5)	37 (17)	129 (42)	39 (22)	34 (12)	11 (8)

Rörande tabellen anmärkes, att bland handelsbolagen ingår ett kommanditbolag. De »övriga juridiska personerna» äro sanatorier, barnhem o. d.

Samtliga ifrågavarande 255 bilar äro godkända för beställningstrafik. I linjetrafik användas som förut nämnts personautomobiler i mycket ringa utsträckning. Av tabellen framgår, att omkring två tredjedelar av bilarna innehavas av aktiebolag samt att omkring två tredjedelar av de juridiska personer, som inneha tillstånd till ifrågavarande trafik, äro aktiebolag. Omkring två femtedelar av bilarna höra hemma i Stockholms stad samt Göteborgs och Bohus län under det att av antalet tillståndshavare allenast omkring en tiondel driva trafiken inom berörda områden.

Statistiska uppgifter rörande den yrkesmässiga trafiken med omnibus. Uppgifterna, som avse med omnibussar *trafikerade linjer* våren 1944¹, ha

¹ Antalet koncessionerade linjer är något högre.

sammanställt efter material, som tillhandahållits av trafikkommissionen. Omnibussar, som användas i linjetrafik, ha i viss utsträckning godkänts även för beställningstrafik; för närvarande användas emellertid bussar icke i beställningstrafik. I de fall flera länsstyrelser gemensamt beviljat koncession för en linje, vilket förekommer beträffande tillstånd som beviljats före ikraftträdande av 1940 års förordning eller berör uteslutande Stockholms stad och län, har trafiktillståndet medräknats allenast en gång.

Antalet med omnibussar trafikerade linjer utgör i hela riket 2 113 med en sammanlagd linjelängd av 73 795 km. Därav drivas av fysiska personer (555 tillståndshavare) 824 linjer med en längd av 31 502 km och av juridiska personer (inklusive statens järnvägar och postverket) 1 289 linjer med en längd av 42 293 km.

Till jämförelse må nämnas, att vid början av år 1937 inom hela landet funnos omkring 3 600 trafikerade busslinjer med en sammanlagd linjelängd av omkring 110 000 km. Trafiken med omnibus har sålunda under krigsåren nedgått med omkring en tredjedel.

De för närvarande med omnibus trafikerade linjerna fördelas länsvis enligt nedanstående tabell A. Den av juridiska personer bedrivna trafiken fördelas efter företagets art enligt tabell B.¹

Beträffande nyssnämnda tabeller anmärkes följande. Av de 824 linjer med en sammanlagd längd av 31 502 km, som drivas av fysiska personer, falla å de fem norrländska länen 307 linjer om 16 098 km, d. v. s. cirka hälften av den sammanlagda linjelängden. Andra län, där fysiska personer driva förhållandevis avsevärd linjetrafik med buss, äro Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs och Hallands län. Juridiska personer driva en relativt betydande linjetrafik i Stockholms, Gotlands, Blekinge, Malmöhus, Göteborgs och Bohus samt Västmanlands län. Under »Enskilda järnvägar» ingå allenast järnvägsaktiebolagen men däremot icke dotterbolag till dessa. Att G. D. G. Biltrafiks aktiebolag, som är anslutet till Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle, upptagits särskilt beror på att detta bolag driver en mycket betydande omnibustrafik. Det finnes emellertid ytterligare ett antal dotterföretag till enskilda järnvägsbolag. Dessa hava redovisats under rubriken »Omnibusaktiebolag» resp. »Andra aktiebolag», vilket bör observeras, om man skall fastställa den sammanlagda längden av de linjer, som trafikeras av järnvägsbolag och dotterföretag till dessa, jämfört med de linjer, som trafikeras av andra enskilda juridiska personer. Under sagda rubriker hava således redovisats bland annat dels några dotterbolag till järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön och Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, vilka driva en linjetrafik (i Stockholms och Uppsala län) om sammanlagt cirka 1 200 km, dels ett dotterföretag till Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag², som (i Uppsala, Västman-

¹ Se nästa sida.

² Detta har från den 1 juli 1944 övertagits av statens järnvägar.

A. Fördelning länsvis, linjelängd i km.

Län	Fysiska personer	S. J. och Postverket	Ensk. järnvägar	G. D. G. Biltrafiks A.-B.	A.-B. Linjebuss ¹	Andra aktiebolag	Ekonomiska föreningar	Handelsbolag	Spårvägsföretag, övriga jur. personer	Summa
A	—	11	—	—	—	4	—	—	163	178
B	159	203	90	—	—	1 643	—	—	—	2 095
C	619	174	—	—	—	537	227	—	—	1 557
D	898	—	220	—	—	1 259	—	53	8	2 438
E	1 535	200	170	—	—	1 037	—	—	—	2 942
F	2 216	219	856	—	506	134	—	107	21	4 059
G	908	557	60	—	191	131	14	—	—	1 861
H	745	221	366	—	—	720	35	—	—	2 087
I	27	—	660	—	—	—	—	—	—	687
K	93	519	—	—	—	94	14	—	13	733
L	679	206	430	—	229	—	—	—	—	1 544
M	117	1 546	44	—	259	—	65	—	57	2 088
N	844	423	175	—	—	188	—	—	—	1 630
O	96	904	35	101	92	131	—	97	53	1 509
P	1 184	475	383	954	71	219	6	159	—	3 451
R	923	173	446	—	591	1 061	—	—	—	3 194
S	1 648	453	422	1 096	—	803	—	—	—	4 422
T	1 092	340	697	157	—	231	—	—	—	2 517
U	432	51	137	—	—	1 105	529	88	—	2 342
W	1 189	—	—	1 424	—	221	275	—	—	3 109
X	1 575	636	—	239	—	363	103	8	4	2 928
Y	2 548	873	—	—	—	2 982	38	64	4	6 509
Z	2 410	1 935	—	63	—	63	—	—	—	4 471
AC	4 788	1 318	—	—	608	634	605	757	—	8 710
BD	4 777	666	—	—	67	1 101	—	121	2	6 734
	31 502	12 103	5 191	4 034	2 614	14 661	1 911	1 454	325	73 795

¹ Med dotterbolag.

B. Linjer drivna av juridiska personer.

	Antal företag	Antal linjer	Längd i km.
Statens järnvägar.....	—	255	8 071
Postverket.....	—	36	4 032
Enskilda järnvägar.....	29	164	5 191
G. D. G. Biltrafiks A.B.....	—	100	14 034
A.B. Linjebuss (med dotterbolag).....	—	75	2 614
Spårvägar och spårvägsaktiebolag.....	6	47	281
Omnibusaktiebolag.....	144	508	14 538
Andra aktiebolag.....	3	6	123
Ekonomiska föreningar.....	22	53	1 911
Handelsbolag (därav 1 kommanditbolag).....	19	40	1 454
Övriga juridiska personer.....	4	5	44
		1 289	42 293

¹ Enligt senare uppgifter (sommaren 1944) uppgår den sammanlagda längden för de av G. D. G. Biltrafiks aktiebolag trafikerade linjerna på grund av nya övertaganden m. m. till omkring 4 750 km.

lands och Kopparbergs län) driver en linjetrafik om sammanlagt omkring 700 km, dels ock två järnvägsägda bolag, som i Östergötlands och Kalmar

län driva linjetrafik å omkring 340 km. Även i andra län finnas järnvägs-ägda dotterbolag. Slutligen anmärkes, att under »Övriga juridiska personer» ingå två kommunala affärsverk, ett regemente och en sjukvårdsinrättning.

Av ifrågavarande uppgifter inhämtas att, bortsett från statens järnvägar, postverket och enskilda järnvägsaktiebolag, tillstånd till linjetrafik innehas av omkring 200 juridiska personer. Därav äro omkring tre fjärdedelar aktiebolag, det ööervägande flertalet omnibusaktiebolag. Även i fråga om antalet linjer och sammanlagd linjelängd dominera aktiebolagen bland nämnda juridiska personer. Av samtliga linjer drivna av juridiska personer drivas omkring hälften, såväl vad angår antalet linjer som linjelängden, av statens järnvägar, postverket, enskilda järnvägsaktiebolag och G. D. G. Biltrafiks aktiebolag, vartill kommer, såsom ovan nämnts, ytterligare ett antal under aktiebolag redovisade linjer, som drivas av dotterbolag till enskilda järnvägsföretag. Då sistberörda linjer lära uppgå till en längd av omkring 2 500 km, utgöra de järnvägsägda och av postverket drivna linjerna tillsammans närmare 24 000 km eller sålunda en högst betydande del av samtliga linjerna.¹ I den mån förstatligandet av de enskilda järnvägarna fortskrider, kommer statens järnvägar att intaga en alltmera dominerande ställning beträffande linjetrafiken med omnibus.

Bland andra storföretag på ifrågavarande område må nämnas aktiebolaget Linjebuss. I samband med ombildning år 1941 erhöU bolaget sitt nuvarande namn. Bolaget, som delvis driver trafiken genom dotterföretag, har på kort tid utvecklats rörelsen till en betydande omfattning. Särskilt framträdande är trafiken i Jönköpings, Kristianstads, Malmöhus, Skaraborgs och Västerbottens län. I sistnämnda län och Västernorrlands län trafikeras sträckan Örnköldsvik—Umeå—Robertsfors—Skellefteå. Som trafik genom dotterbolag drives å sträckorna Skellefteå—Piteå och Piteå—Luleå, drives i realiteten under enhetlig ledning i de tre nordliga kustlänen en avsevärd sammanhängande trafik. Det synes ligga nära till hands atta, att denna trafik framdeles kommer att förändras till en verkligt genomgående trafik.

Sammanlagda antalet i hela landet i bruk varande omnibussar utgör (augusti 1944) omkring 3 700. Därav innehavas omkring 1 000 av fysiska personer, omkring 500 av statens järnvägar och 125 av postverket, omkring 625 av enskilda järnvägar samt omkring 1 450 av andra juridiska personer än statens järnvägar, postverket och enskilda järnvägar. Av sistnämnda antal användas omkring 1 150 bussar av aktiebolag. Ett mindre antal av bussarna användas på linjer, där trafiken upprätthålles med såväl buss som lastbil, under det att den ööervägande delen användes i linjetrafik med buss

¹ Av postverket drives i Norrland postdiligenstrafik. Enligt ett i januari 1943 av den s. k. postdiligensutredningen avgivet betänkande (ej tryckt) förordas att vissa postdiligenslinjer ööerföras till statens järnvägar.

och, i förekommande fall, släpfordon. Det må i detta sammanhang erinras, att enligt 1940 års förordning 20 § i linjetrafik för personbefordran må medföras, förutom passagerares resgods, jämväl efter särskilt tillstånd gods för annan än passagerare. I sådan trafik må även medföras gods för postverkets räkning.

Statistiska uppgifter angående lastbilstrafiken. Enligt den av biltrafiknämnden offentliggjorda statistiken över beställningstrafik för godsbe- for- ran utgjorde antalet lastautomobiler, som redovisats vara sysselsatta i be- ställningstrafik, i genomsnitt för de olika månaderna under år 1943 14 097.¹

För den förevarande utredningen har utförts en särskild statistisk under- sökning, som hänför sig till förhållandena hösten 1943. Dessa uppgifter hava sammanställts av biltrafiknämnden efter material, som nämnden själv haft tillgängligt eller låtit infordra från länsstyrelserna. Uppgifterna beröra jämväl linjetrafiken.

Enligt omförmälda uppgifter utgör antalet för *yrkesmässig trafik, såväl beställnings- som linjetrafik, godkända*, i automobilregistret införda *last- bilar* för hela landet 15 496.² Därav innehavas 1 764 eller omkring 11 % av *juridiska personer*, på sätt framgår av nedanstående tabell.

Företagets art	Antal fordon	Därav enbart beställnings- trafik
Aktiebolag för järnvägstrafik, inkl. statens järnvägar.....	197	141
Aktiebolag för omnibustrafik.....	84	41
Aktiebolag för sjöfart.....	39	39
Aktiebolag för luftfart.....	3	3
Aktiebolag, andra.....	821	803
Handelsbolag.....	397	387
Ekonomiska föreningar.....	220	208
Annan juridisk person.....	3	3
	1 764	1 625

De juridiska personernas lastbilar i yrkesmässig trafik fördelas länsvis och under beaktande om bilarna användas i enbart beställningstrafik, en- bart linjetrafik eller kombinerad beställnings- och linjetrafik enligt vad följande tre tabeller utvisa.³

¹ Se Kommersiella meddelanden 1944 sid. 128. — Till jämförelse kan nämnas, att enligt en under sommaren 1937 verkställd undersökning beträffande den yrkesmässiga godstrafiken med bil eller släpvagn av 16 482 i hela riket för sådan trafik godkända last- bilar den övervägande delen eller 15 644 användes i enbart läns- eller stadstrafik eller kombinerad läns- och stadstrafik (motsvarande beställningstrafiken enligt 1940 års för- ordning). Jfr S. O. U. 1938: 31 sid. 12—13.

² Därav trafiktillstånd meddelat enligt kungl. förordningen den 25 oktober 1940 med tidsbegränsning för 220 bilar och enligt kungl. förordningen den 9 januari 1942 om vissa tidsbegränsade tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik för 201 bilar.

³ Eftersom enligt kungl. brev den 28 juni 1941 nr 555 för statens järnvägar ej gälla be- stämmelserna i 1940 års förordning angående bilars godkännande, i vad avser linjetrafiken, torde de från länsstyrelserna inkomna uppgifterna härutinnan vara mindre tillförlitliga.

Juridiska personers lastbilar i yrkesmässig trafik, fördelade länsvis.

I. Antal bilar i enbart beställningstrafik.

Län	Aktiebolag för järnvägs- och S. J. trafik	Aktiebolag för sjö- och luftfart	Aktiebolag, andra	Ekonomiska föreningar	Handelsbolag	Övriga juridiska personer	Summa	Lastförmåga i ton
A	1	37	270	28	—	2	338	983·7
B	5	—	45	—	—	—	50	142·7
C	—	—	14	5	6	1	26	83·4
D	2	—	29	1	22	—	54	159·4
E	—	—	15	—	12	—	27	82·3
F	12	—	2	2	13	—	29	76·4
G	5	—	1	—	6	—	12	36·1
H	27	—	11	2	6	—	46	148·2
I	—	—	—	—	2	—	2	6·1
K	2	—	7	—	—	—	9	26·1
L	—	—	—	12	6	—	18	50·6
M	—	2	123	122	44	—	291	800·8
N	—	—	2	3	—	—	5	15·5
O	5	3	166	11	173	—	358	873·8
P	24	—	42	—	52	—	118	347·9
R	—	—	19	2	—	—	21	78·3
S	14	—	16	—	11	—	41	118·5
T	12	—	13	4	—	—	29	84·8
U	2	—	14	—	5	—	21	65·0
W	12	—	33	5	5	—	55	166·7
X	10	—	4	10	—	—	24	60·4
Y	—	—	7	—	6	—	13	37·3
Z	—	—	—	—	3	—	3	9·4
AC	—	—	5	1	14	—	20	66·7
BD	8	—	6	—	11	—	15	68·3
	141	42	2 844	208	387	3	1 625	4 588·4

¹ Kommanditbolag.² Därav innehavas 41 bilar av aktiebolag för omnibustrafik (bilarnas sammanlagda lastförmåga 114·4 ton).

II. Antal bilar i enbart linjetrafik (förekommer ej hos S. J., aktiebolag för järnvägstrafik, sjö- eller luftfart eller »övriga» juridiska personer).

Län	Aktiebolag för omnibustrafik	Aktiebolag, andra	Ekonomiska föreningar	Handelsbolag	Summa	Lastförmåga i ton
A	—	2	—	—	2	13·6
B	7	—	1	—	8	29·7
C	—	—	1	—	1	4·8
D	—	3	—	2	5	13·8
F	1	—	—	—	1	3·3
G	—	—	1	—	1	2·2
H	1	—	1	—	2	6·0
K	2	—	—	—	2	7·4
R	—	—	2	—	2	6·1
S	3	—	—	—	3	8·4
Y	2	1	—	1	4	14·0
AC	1	—	—	2	3	9·0
BD	4	—	—	2	6	14·8
	21	6	6	7	40	133·1

III. Antal bilar i såväl beställnings- som linjetrafik (förekommer ej hos aktiebolag för sjö- och luftfart eller »övriga» juridiska personer).

Län	Aktiebolag för järn- vägstrafik och S. J.	Aktiebolag för omnibus- trafik	Aktiebolag, andra	Ekono- miska för- eningar	Handels- bolag	Summa	Lastförmåga i ton
A	5	—	3	—	—	8	14.3
B	9	10	—	—	—	19	65.6
C	—	—	—	2	—	2	6.7
D	—	—	1	—	—	1	3.2
F	—	1	—	—	—	1	3.3
I	22	—	—	—	—	22	57.6
P	1	—	—	—	—	1	3.0
S	17	9	—	—	—	26	88.5
U	—	—	—	2	—	2	5.7
X	2	—	—	—	—	2	6.1
Y	—	1	3	—	—	4	12.7
AC	—	—	2	2	3	7	22.6
BD	—	1	3	—	—	4	10.4
	56	22	12	6	3	99	299.7

Av dessa sammanställningar framgår, att de juridiska personernas i yrkesmässig trafik använda lastbilar i avsevärd utsträckning höra hemma i Stockholms stad, Malmöhus län, Göteborgs och Bohus län samt Älvsborgs län.

Bilar, som användas i enbart linjetrafik (40), ägas till omkring hälften av aktiebolag för omnibustrafik. Bilar, som användas i såväl beställnings- som linjetrafik (99), ägas till övervägande delen av aktiebolag för järnvägstrafik (56) och aktiebolag för omnibustrafik (22).

Av de bilar, som innehavas av handelsbolag (397) resp. ekonomiska föreningar (220), höra ett betydande antal hemma i Göteborgs och Bohus län (173) resp. Malmöhus län (122).

Det är huvudsakligen järnvägsföretagen och aktiebolagen för omnibustrafik, som i nämnvärd utsträckning använda bilarna för godsbefordran i linjetrafik eller kombinerad linje- och beställningstrafik. I övrigt användas bilarna mestadels för *enbart beställningstrafik*, nämligen till ett antal av 1 625. Härav innehavas av aktiebolag och statens järnvägar omkring 63 %, av handelsbolag omkring 24 % samt av ekonomiska föreningar omkring 13 %. Aktiebolagen dominera såsom ägare av ifrågakarande lastbilar.

Även i fråga om antalet tillståndshavande företag dominera aktiebolagen. Samtliga de för yrkesmässig trafik godkända lastbilarna, som innehavas av juridiska personer, eller 1 764 fördelas på omkring 360 tillståndshavare. Det övervägande antalet av bilarna tillhöra företag, som ha bilar stationerade inom endast ett län enligt följande tabell.

Företagets art	Antal tillstånds- havare	Bilar
Aktiebolag och statens järnvägar ...	185	950
Handelsbolag.....	117	397
Ekonomiska föreningar.....	48	220
Annan juridisk person.....	3	3
	353	1 570

Endast i fråga om aktiebolagen (och järnvägarna) förekomma lastbilar stationerade inom två eller flera län. De återstående 194 bilarna (1 764 minskat med 1 570) fördelas sålunda:

F ö r e t a g	Antal län	Bilar
Statens järnvägar.....	8	39
G. D. G. Biltrafiks A.B.	6	83
1 aktiebolag.....	4	23
1 aktiebolag.....	3	27
1 järnvägsföretag.....	3	5
1 järnvägsföretag.....	2	3
2 aktiebolag.....	2	11
1 aktiebolag för omnibustrafik.....	2	3
		194

Av tabellen rörande juridiska personers lastbilar, stationerade inom endast ett län, framgår att på varje tillståndshavande juridisk person belöper i genomsnitt 4·5 bilar. Detta medeltal ligger betydligt högre än medeltalet bilar för varje innehavare av tillstånd till beställningstrafik med lastbil. Rapporter från föreståndarna för länscentralerna för lastbilstrafiken utvisa nämligen för hela landet 9 661 anslutna åkare (jämväl juridiska personer) med 13 778 anslutna bilar eller i medeltal 1·4 bil per åkare. För Stockholms stad utgör motsvarande tal 2·4. I de olika länen varierar denna siffra mellan 1·1 och 1·6.

Statistiken ger vidare upplysningar rörande *bilarnas lastförmåga*. Av samtliga de bilar, godkända för yrkesmässig trafik, som innehavas av juridiska personer, användas i beställningstrafik lastbilar (1 625) med en sammanlagd lastförmåga av omkring 4 600 ton, i linjetrafik bilar (40) med en lastförmåga av omkring 133 ton och i kombinerad beställnings- och linjetrafik bilar (99) med en lastförmåga av omkring 300 ton.

De förut återgivna uppgifterna rörande bilarnas lastförmåga utvisa, att denna i genomsnitt för hela riket ligger något över 3 ton. Detta torde gälla, oavsett huruvida tillståndshavaren är fysisk eller juridisk person.¹ Av de

¹ För år 1943 utgjorde medelbärigheten för lastbilar i beställningstrafik 3·14 ton (Kommersiella meddelanden 1944 s. 128). I storstadstrafiken förekommer i allmänhet lastbilar med mindre kapacitet än annorstädes.

Bilarnas lastförmåga i ton, fördelad efter företags art.

(Inom parentes antalet bilar.)

F ö r e t a g	Beställnings- trafik	Linjetrafik	Beställnings- och linjetrafik
A.B. för omnibustrafik.....	114·4 (41)	66·5 (21)	69·1 (22)
» » järnvägstrafik.....	455·3 (141)	—	169·7 (56)
» » sjöfart.....	112·0 (39)	—	—
» » luftfart.....	3·0 (3)	—	—
A.B., andra	2 303·4 (803)	25·2 (6)	31·3 (12)
Handelsbolag.....	1 035·2 (387)	22·3 (7)	11·0 (3)
Ekonomiska föreningar.....	558·3 (208)	19·1 (6)	18·6 (6)
Övriga juridiska personer.....	6·8 (3)	—	—
Summa	4 588·4 (1 625)	133·1 (40)	299·7 (99)

1 724 bilar, som godkänts för *beställningstrafik för godsbefordran*, är det *övervägande antalet* (1 445) bilar med *maximilast högst 3·5 ton*; 279 bilar äga större lastförmåga.

Bilar godkända för beställningstrafik fördela sig på tillståndshavarna sålunda:

- 108 tillståndshavare använda vardera endast 1 bil med lastförmåga å högst 3·5 ton;
- 20 tillståndshavare använda vardera endast 1 bil med lastförmåga överstigande 3·5 ton;
- 139 tillståndshavare använda tillsammans 677 bilar med lastförmåga å högst 3·5 ton;
- 4 tillståndshavare använda tillsammans 14 bilar med lastförmåga överstigande 3·5 ton;
- 72 tillståndshavare använda 828 bilar, varav det övervägande antalet eller 631 bilar med lastförmåga å högst 3·5 ton;
- 23 tillståndshavare använda 77 bilar, varav det övervägande antalet eller 48 bilar med lastförmåga överstigande 3·5 ton.

Yttranden från länscentralerna för beställningstrafiken för godsbefordran.

Sedan flera år före kriget har inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken förekommit en utveckling för åstadkommande av samordning genom organiserandet av s. k. lastbils- och ordercentraler. Under nu rådande utomordentliga förhållanden har — genom kungl. kungörelse den 20 november 1942 (S. F. S. nr 908) angående auktoriserade lastbilscentraler m. m. — stadgats skyldighet för innehavare av tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran att vara anslutna till av länsstyrelsen godkända centraler för sådan trafik, s. k. auktoriserade lastbilscentraler. Den statliga regleringen av organisationen i lastbilscentraler har åsyftat att främja en rationellushållning av biltransportmedlen och länscentralerna hava för detta ändamål enligt berörda kungörelse tillagts betydelsefulla trafikreglerande uppgifter.

Lastbilscentraler finnas inom varje län till det antal länsstyrelsen bestämmer (för närvarande i hela riket omkring 550 auktoriserade centraler). Inom varje län finnes därjämte en (i Västerbottens län två) av de auktoriserade lastbilscentralerna bildad länscentral för lastbilstrafiken.

För auktoriserad lastbilscentral skall i regel finnas en av länsstyrelsen godkänd föreståndare. För länscentral förordnar trafikkommissionen föreståndare.

I skrivelse till samtliga länscentraler i landet har utredningsmannen hemställt, att desamma måtte, beträffande de anslutna lastbilscentralerna, inkomma med vissa uppgifter, som synts vara av värde för utredningen. I skrivelsen har redogjorts för skälen till igångsättande av ifrågavarande utredning och uttalats, att det för utredningen vore angeläget erhålla upplysningar *dels* huruvida trafikillstånd, som meddelats för fysisk person, verkligen utnyttjas för tillståndshavarens räkning eller om i en eller annan form tillståndet utnyttjas i annan (fysisk eller juridisk) persons intresse och måhända med ekonomiskt stöd från denne, *dels ock* huruvida trafikillstånd för juridisk person genom överlåtelse av aktier i det bolag eller andelsrätter i den förening, som ursprungligen fått tillståndet sig beviljat, i realiteten övergått till nya och andra intressenter än de ursprungliga. Vidare har framhållits att upplysningar vore önskvärda huruvida, på sätt i direktiven för utredningen angivits, en tendens till koncentrerings av trafikillstånden till ett fåtal innehavare kunde anses vara för handen.

I svaren å sagda skrivelse har lämnats delvis ganska utförliga upplysningar angående de faktiska förhållandena på ifrågavarande område, främst naturligen rörande beställningstrafiken för godsbefordran. Därjämte framställas i åtskilliga svar vissa förslag och önskemål. Här skall till en början redogöras för vart och ett av svaren och därefter sammanfattningsvis något beröras de framkomna förslagen. För nedannämnda län eller områden har länscentralerna uppgivit följande.

Stockholms stad. De fysiska personer, som meddelats trafikillstånd, torde övervägande utnyttja dessa för egen räkning. Det förekomme emellertid att fysisk person, som vore delägare i aktiebolag, själv innehade trafikillstånden under det att bilarna ägdes av bolaget. Det finnes även tillståndsinnehavare, som utlånade sina tillstånd till annan person. Under de senaste åren hade förekommit att tillstånd överlätits till nya och andra intressenter. I Stockholms stad innehade, bortsett från järnvägsföretag, 25 aktiebolag tillstånd att utöva yrkesmässig beställningstrafik för godsbefordran, därav omkring hälften vore rena åkeriföretag och den andra hälften speditiönsfirmor. De aktiebolag, där rederier och järnvägsföretag vore medintressenter, hade visat en tydlig expansionsförmåga. Sålunda hade aktiebolaget Landtransport¹ vid några tillfällen erhållit eller sökt tillstånd att utöva eller övertaga tillstånd till yrkesmässig trafik för godsbefordran, varjämte bolaget vore med-

¹ Detta företag äges till hälften av ett rederibolag och till hälften av statens järnvägar och enskilda järnvägar. Aktiebolaget Landtransport bildar jämte aktiebolaget Svenska godscentraler och ytterligare ett bolag en administrativ enhet. Samtliga tre bolagen ägas av samma intressenter.

intresserat i ett åkeriföretag. Bolagets starka ekonomiska ställning syntes möjliggöra för detsamma att uppsuga ekonomiskt försvagade åkeriföretag och därigenom få en dominerande ställning inom den yrkesmässiga trafiken, ett förhållande som måste ingiva de största betänkligheter. Det vore att befara, att utvecklingen ginge därhän, att vid en eventuell ekonomisk kris efter kriget de större företagen sökte övertaga de mindre åkerierna. — Trots det nu relaterade torde dock en överföring av trafiktillstånd till juridiska personer böra kunna ske. Men det vore nödvändigt att vissa bestämmelser infördes, så att aktier icke utan kontroll kunde överföras till vilken person som helst. Genom inköp av aktier kunde nämligen en person successivt eller direkt övertaga trafiktillstånd och på så sätt erhålla tillstånd som han eljest knappast skulle ha kunnat erhålla. Vid förvärv av aktier eller andelar i företag, där tillstånden innehavas av juridisk person, borde en noggrann prövning företagas i likhet med vad som sker beträffande fysisk person.

Stockholms län. Det hade förekommit, att juridiska personer erhållit trafiktillstånd. Vidare hade flera enskilda företag ombildats till familjebolag. Endast i ett fall hade förmärkts en tendens till att juridiska personer sökt tillhandla sig bilar och trafiktillstånd. Såvitt känt vore, hade i intet fall fysisk persons tillstånd utnyttjats av juridisk person. Genom lastbilscentralernas tillkomst hade det blivit möjligt kontrollera, att varje tillståndshavare skötte sin trafik med av honom innehavda bilar.

Uppsala län. Fysiska personer torde själva utnyttja sina tillstånd. Inom länet innehades trafiktillstånd dels av järnvägsföretag, dels ock av 4 bolag och 4 föreningar, vilka själva utnyttjade tillstånden (högst 5 bilar hos ett företag). Det rådde icke för närvarande någon tendens till koncentrerings av trafiktillstånd men denna fråga vore av stor betydelse.

Södermanlands län. Koncentrerings-tendenser hade i allmänhet ej försports; endast aktiebolaget Svenska godscentraler syntes kunna hysa intresse i det hänseende som äsyftades med cirkulärskrivelsen.

Östergötlands län. Endast i ett fall hade rapporterats, att en firma genom köp övertagit 3 bilar med trafiktillstånd. Det antal bilar, varöver firman härigenom kom att förfoga, kunde dock ej anses tyda på monopolsträvan. Ytterligare 4 juridiska personer hade trafiktillstånd inom länet. Tillståndshavarna utnyttjade sina bilar i egen regi för yrkesmässig godstransport.

Jönköpings län. De trafiktillstånd, som för närvarande tilldelats fysiska personer, torde fullt utnyttjas av dessa under nuvarande förhållanden. Överlåtelse till juridisk person hade icke skett offentligt inom Jönköpings län. — Monopolartade sammanslutningar torde kunna på lämpligt sätt motarbetas genom samarbete mellan de tillståndsgivande myndigheterna och lasttrafikbilägarnas organisation. — Därest storföretagen skulle utnyttja krisläget för att skaffa sig ökat medinflytande i den framtida trafikapparaten, kunde detta komma att få farliga konsekvenser för småföretagarnas och de enskilda företagarnas existens. Det hemställdes, att utredningen toge största möjliga hänsyn till nu bestående förhållanden och sökte skydda den yrkesmässiga trafikens utövare, till gagn för såväl dessa som befraktarna.

*Kronobergs län.*¹ Trafiktillstånd, som meddelats för fysisk person, utnyttjades inom länet nästan uteslutande för tillståndshavarens räkning, dock funnes ett fåtal trafiktillstånd, för vilka befraktare lämnat ekonomiskt stöd. Överenskommelser om ekonomiskt stöd borde icke under några förhållanden träffas. Överlåtelse av trafik-tillstånd genom aktieöverlåtelser hade tidigare förekommit endast i ett fall. — Läns-

¹ Yttrande av Kronobergs länscentralers länsförening u. p. a. över biltrafiknämndens framställning den 2 oktober 1942, jfr ovan sid. 34.

centralen förklarade sig avstyrka, att bolag och ekonomiska sammanslutningar erhölle trafiktillstånd. Genom monopolartade sammanslutningar av kapitalstarka företag (exempelvis rederi- eller järnvägsföretag) kunde tillståndsgivande myndigheternas kontroll över trafiken i likhet med kontrollen över fysiska personers trafiktillstånd äventyras. Därest ett bolag inköpte ett antal bilar och trafiktillstånden för dessa överfördes på bolaget, kunde den tillståndsgivande myndigheten vid prövningen av trafiktillståndets överflyttning även bedöma bolagsmännens lämplighet som trafikutöware. Efter något år kunde bolaget emellertid bestå av helt andra personer, som ej alls kunde anses lämpliga handhava yrkesmässig trafik. Sedan ett tillstånd blivit beviljat, kunde det för tillståndsgivande myndighet ställa sig svårt att vidtaga åtgärder, även om sådana skulle vara befogade. Vidare måste det ur en enskild trafikutöwares synpunkt vara synnerligen angeläget, att trafiktillstånden i fortsättningen finge samma karaktär som tidigare. Skulle bolag bli meddelade trafiktillstånd, borde i dessa tillstånd angivas, att bolagets aktier ej finge överlåtas på andra personer än dem, som voro delägare i bolaget vid trafiktillståndets beviljande. Därest aktieägare genom dödsfall eller annan orsak utträdde ur bolaget, borde hans aktier inlösas av de övriga delägarna. Härigenom skulle förhindras, att juridiska personer genom bulvanförhållanden kunde förvärva trafiktillstånd och driva rörelse. Förslagsvis kunde även trafiktillstånd för juridisk person, därest det icke helt förbjödes, begränsas att gälla t. ex. högst två år.

Kalmar län. Inom länet innehade juridiska personer trafiktillstånd i ringa utsträckning. Bortsett från statens järnvägar och 2 enskilda järnvägsaktiebolag innehade 3 aktiebolag tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran samt 1 aktiebolag och 1 ekonomisk förening tillstånd till linjetrafik för godsbefordran. — Fysisk person tilldelade trafiktillstånd utnyttjades numera för tillståndshavarens räkning. Före införande av bensinrestriktionerna och rayonbestämmelserna, alltså under långtrafikens tid, kunde emellertid konstateras, att tjänstemän inom ett större transportföretag i en del fall förskaffade sig trafiktillstånd, vilka utnyttjades för företagets räkning och med dess ekonomiska stöd. Något fall, där åt juridisk person tilldelat trafiktillstånd genom aktie- eller andelsöverlåtelser övergått till nya eller andra intressenter än de ursprungliga, torde icke ha förekommit. Ej heller torde någon tendens till koncentrerings av trafiktillstånden till ett fåtal innehavare för närvarande vara för handen. Därest en trafikutöware vid hög ålder för att trygga sin och familjemedlemmarnas utkomstmöjligheter av trafikrörelsen, ombildade denna till aktiebolagsform med familjemedlemmarna som aktieägare, utgjorde detta ingalunda ett förhållande, som kunde verka monopoliserande på beställningstrafiken.

Gotlands län. Tendens till koncentrerings av trafiktillstånd hade icke förmärkts. Att tillstånd för fysisk person skulle utnyttjas av annan än tillståndshavaren eller med ekonomiskt stöd av annan hade länscentralen sig icke bekant, ej heller att juridiska personers trafiktillstånd överförts genom aktieöverlåtelser e. d.

Blekinge län. Några juridiska personer dreve inom länet lastbilsrörelse. Olägenhet härav hade för närvarande icke framkommit.

Kristianstads län. Samtliga trafiktillstånd för fysiska personer utnyttjades helt för tillståndshavarens räkning. Tendens till koncentrerings av trafiktillstånd till ett fåtal innehavare förekomme icke. Under den sista tiden hade en motsatt tendens förmärkts. Sålunda hade av aktiebolaget Svenska godscentraler ägda lastbilar försålts till annan tillståndshavare, en åkerifirma, som nu själv helt förfogade över sina lastbilar, vilket icke varit fallet tidigare.

Malmöhus län. Inom länet innehade ett 50-tal juridiska personer tillstånd att driva yrkesmässig beställningstrafik för godsbefordran med 309 lastbilar — om-

kring en tredjedel av samtliga sådana bilar i länet. Länscentralen hade icke kännedom om annat än att trafiktillstånd, som meddelats fysisk person, i verkligheten också utnyttjades av tillståndshavaren själv. Däremot hade fall förekommit, där en tjänsteman hos en juridisk person sökt övertaga trafiktillstånd. Ansökningen hade emellertid icke beviljats, sannolikt på grund av att bulvanförhållande ansetts föreligga. Tendenser att juridiska personer direkt sökt att koncentrera trafiktillstånd till ett fåtal innehavare hade, såvitt länscentralen visste, icke förekommit. Däremot finnes exempel på att trafiktillstånd, som innehafts av aktiebolag, genom överlåtelse av aktierna i bolaget i realiteten överflyttats på ny innehavare. — Det syntes knappast troligt att risk föreläge för att de trafiktillstånd, som disponeras av ekonomiska föreningar eller firmor, skulle överlåtas till andra företagare och komma i händerna på mindre kompetenta personer eller överlåtas till mer eller mindre ovidkommande personer eller företag. En enda ekonomisk förening i länet kunde anses driva sin rörelse i ett aktiebolags intresse. I en del fall ägdes emellertid aktiemajoriteten av en enda person och vid dennes död eller annorledes kunde en situation uppstå, då det med största sannolikhet kunde antagas att någon den yrkesmässiga trafiken ovidkommande person kunde komma att uppträda som köpare av aktierna för att måhända disponera dem som ett spekulationsobjekt att vid lämplig tidpunkt försäljas till statligt eller kommunalt trafikföretag eller till någon som icke hade bolagets rörelse som huvudnäring. Länscentralen uttalade även den förmodan, att — då nuvarande krisförhållanden upphörde — en stark tendens till koncentring av juridiska personers trafiktillstånd till ett fåtal innehavare skulle framträda, vilket givetvis bleve till stor nackdel för de enskilda trafikutövarna och förmodligen icke minst i taxehänseende. Det kunde ävenledes befaras, att de små företagen komme i beroende ställning till de större bolagen på grund av deras ekonomiska resurser och därigenom skapade möjligheter att åtaga sig alla transportuppdrag som ge någorlunda gott ekonomiskt utbyte.

Hallands län. Länscentralen hade ej att lämna några upplysningar av värde för utredningen.

Göteborgs och Bohus län. I Göteborg innehade mellan 40 och 50 juridiska personer trafiktillstånd. I några fall hade bolag med trafiktillstånd förvärvats av aktiebolaget Landtransport, G. D. G. Biltrafiks aktiebolag och aktiebolaget Linjebuss. Trafiktillstånd för juridiska personer torde, möjligen med undantag för vissa s. k. »enbilsåkare», utnyttjas för tillståndshavarens egen räkning. Innehavarna av trafiktillstånd, såväl fysiska som juridiska personer, torde motsätta sig monopoliseringssträvanden.

Älvsborgs län. De flesta juridiska personer, som inom länet innehade trafiktillstånd, vore familjebolag. Större bolag av betydelse i förevarande avseende vore G. D. G. Biltrafiks aktiebolag ävensom ett handelsbolag i Borås, vilket i realiteten ägdes av aktiebolaget Landtransport. Förstnämnda aktiebolag hade, såvitt känt, icke övertagit några trafiktillstånd sedan bolagets anslutning till lastbilscentralerna år 1940. Bolaget vore emellertid ett typiskt trafikföretag med en naturlig strävan att utveckla rörelsen genom att söka nya trafiktillstånd eller övertaga fysiska personers tillstånd. Eftersom en av myndigheterna eftersträvat kontroll över de juridiska personernas trafiktillstånd vore svår att genomföra, borde strängt taget trafiktillstånd över huvud ej beviljas åt juridiska personer. Ett dylikt förbud vore emellertid varken lämpligt eller effektivt, då bulvanföretag lätt kunde ordnas med enskild persons hjälp och bolagsformen erbjöde vissa fördelar, varför denna driftsform icke borde omöjliggöras genom lagstiftning. En i det allmännas intresse önskvärd kontroll över tillståndshavarnas sätt att sköta rörelsen skulle kunna ernås genom att bestämmelser infördes, som förhindrade att icke lämpliga trafikutövare

lämnades möjlighet att förvärva aktier i trafikföretag eller på annat sätt bereda sig tillfälle att påverka företagets ledning i osund riktning eller för sådana egoistiska intressen, som måste anses strida mot en ur allmän synpunkt sund trafikpolitik. Det syntes ur det allmännas intresse vara lämpligt att exempelvis järnvägs- och biltrafik ägdes av olika företag. Dreves järnvägs- och biltrafik av ett och samma företag, bleve utvecklingen förmodligen den, att företagsledningen först och främst använde sig av och dirigerade transporter till det transportmedel som lämnade största nettot. Allmänhetens berättigade intresse på bekvämlighet och praktisk nytta finge komma i andra hand. — En utveckling av biltrafiken på så sätt att mindre företag sammanfördes i större enheter — aktiebolag — måste emellertid, enligt styrelsens åsikt, vara till fördel för trafikutövarna. Erfarenheten av lastbilscentralernas verksamhet pekade i den riktningen, ty en större enhet hade större konkurrenskraft och bättre möjligheter att rationalisera driften. Denna utveckling finge emellertid icke leda till att äganderätten komme i händerna på företag som endast bedreve biltrafik som ett komplement till sin rörelse i övrigt.

Länscentralens styrelse hade icke, alltsedan omorganisierandet av lastbilscentralerna påbörjades, kunnat spåra någon tendens att ett fåtal innehavare i juridisk persons form sökt överflytta trafiktillstånd på sig. Ej heller hade bland befintliga utövarare med tillstånd ställda på juridisk person någon sammanslagning ägt rum. De hittills vunna erfarenheterna av organisationen med lastbilscentraler hade givit vid handen *dels* att centralerna vore väl skickade att bedöma det strängt behövliga antalet trafiktillstånd, *dels* att lastbilscentralerna redan genom sin verksamhet föbyggde monopolartade trafiksammanslutningar av vad slag de vara må. De tillståndsgivande myndigheterna kunde därför genom lastbilscentralerna få största möjliga kontroll över trafikapparaten så att densamma avvägsdes efter det verkliga behovet. Det framstode sålunda som önskvärt, att nuvarande bestämmelse att tillstånd att utöva beställningstrafik för godsbefordran i regel meddelas fysisk person bibehålles ävensom att, då anledning därtill finnes, sådant tillstånd må kunna meddelas juridisk person, därest den tillståndsgivande myndigheten, efter hörande av vederbörande länscentral och efter prövning av ansökningsenheten ur de synpunkter som nu anförts angående ur trafiksynpunkt icke lämpliga trafikutövarare eller sådana andra faktorer som kunna menligt inverka på företagets drift, finner detsamma böra meddelas.

Skaraborgs län. Allenast 1 järnvägsbolag och 1 familjebolag innehade trafiktillstånd. Aktieöverlåtelse hade icke förekommit och tendens till koncentring av tillstånden torde ej vara att befara på grund av lastbilscentralernas uppmärksammande av spörsmålet.

Värmlands län. Fyra företag, som ej i direkt mening kunde hänföras till vanliga åkare, dreve biltrafikerörelse av större betydelse. De torde i viss utsträckning hava inköpt eller sökt inköpa trafiklastbilar.

Örebro län. Tendens till koncentring av trafiktillstånden torde ej föreligga beträffande godstrafiken. Däremot syntes järnvägsföretagen vilja slå under sig all busstrafik. Ett par tillstånd för godsbefordran innehades av G. D. G. Biltrafiks aktiebolag. Vid en lågkonjunktur kunde juridiska personer tänkas komma att utnyttja situationen genom övertagande av fysiska personers tillstånd även inom lastbilstrafiken. Bestämmelser erfordrades för att förhindra en dylik ordning.

Västmanlands län. För närvarande föreläge ej tendenser i den riktning som antyddes i cirkulärskrivelsen. Det syntes felaktigt placera trafiktillstånden på ett fåtal händer, särskilt som lastbilstrafiken mer och mer centraliserades genom lastbilscentralerna.

Kopparbergs län. Inom länet finnes följande företag med trafiktillstånd: 2 järn-

vägsföretag, 2 omnibusföretag, 8 företag bestående av uteslutande yrkesutövare samt 9 privata bolag och föreningar, vilka använde bilen som komplement till egen rörelse och för egna transporter. Ett nyligen bildat bolag hade inköpt några trafikföretag och hade enligt uppgift för avsikt att driva såväl beställnings- som linjetrafik. I övrigt föreläge ej överlåtelse av trafikstillstånd. Företagen dreve trafiken i egen regi. — De företag, som bildats av trafikutövarna själva, hade utövat trafiken på ett förtjänstfullt sätt. De hade möjligheter att anskaffa lämpliga bilar och att stå till allmänhetens förfogande på ett bättre sätt än en enskild trafikutövare med många gånger svag ekonomi.

Gävleborgs län. Inom länet torde i ett par fall trafikstillstånd, som meddelats fysisk eller juridisk person, utnyttjas av annan företagare. Anledning funnes att antaga att ett bolag sökte förvärva så många trafikstillstånd som möjligt, i avsikt att sedan normala tider inträtt kunna behärska den yrkesmässiga lastbilstrafiken utefter linjen Gävle—Hofors. Därest de större bolagen direkt eller genom bulvanköp övertog och utnyttjade enskilda rättigheter, kunde ifrågasättas, om icke den kontroll över trafikstillstånden som myndigheterna eftersträfvade helt bortföll. Bolagen bedreve tydligen en trafikpolitik, som tenderade till visst monopol, vilket kunde bli ruinerande för den enskilde yrkesutövaren.

Västernorrlands län. Bolagsformen hade ej ännu förekommit i sådan utsträckning, att tendenser till koncentring av trafikstillstånden förmärks.

Jämtlands län. Juridiska personer hade beviljats tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran i fyra fall, varav i två fall trafiken drevs som komplement till annan verksamhet. Olägenheter hade icke förmärks av att tillstånden innehades av juridiska personer. Emellertid borde ej förbises att nya företag med andra intressen framdeles kunde vålla den enskilda trafikutövaren och småföretagen olägenheter och genom större konkurrenskraft göra intrång i andra trafikutövarers huvudsakliga näringsgren. Detta kunde möjligen förhindras genom att åt juridiska personer meddelades allenast kortfristiga trafikstillstånd. En tidsbegränsning av tillstånden med åtföljande risk för indragning skulle sannolikt avhålla vederbörande från att driva trafiken på ett icke allmännyttigt sätt. — Juridiska personer (utom statens järnvägar och postverket) hade endast i ringa utsträckning fått tillstånd till beställningstrafik för personbefordran och till linjetrafik. För linjetrafiken torde särskilda bestämmelser vara obehövlige, enär möjligheterna till övervakning och kontroll syntes vara avsevärt större än då det gällde icke regelbunden trafik.

Södra Västerbottens lastbilscentral har uttalat att länsdelen (södra och västra delen) typiskt representerade »enbilsåkarekåren». Det existerade knappast något fall att trafikstillstånd skulle behärskas av annan än tillståndshavaren. Icke heller torde trafikstillstånd hava övergått genom aktieöverlåtelser e. d. Tendens till koncentring av tillstånden till ett fåtal innehavare hade icke förmärks. Beträffande busstrafiken torde en utveckling kunnat iakttagas, som borde betraktas med misstro, enär däri låge en fara för att allmänhetens berättigade krav på tillgodoseende av en ändamålsenlig trafikapparat kunde komma i ett ogynnsamt läge.

Norra Västerbottens länscentral uttalar, att utredningen särskilt borde taga sikte på omständigheter, som i största möjliga utsträckning förhindrade för juridiska personer att genom bulvanköp kunna förvärva trafikstillstånd och bedriva åkerirörelser. Utredningen borde icke drivas därhän, att den strängare kontroll, som ansåges erforderlig i fråga om tillståndsgivningen för juridiska personer, kunde komma att lägga hinder i vägen för företag inom åkerirörelsen att fortfarande driva åkerirörelse i enlighet med bestämmelserna i 1940 års förordning, 17 §. Invändning syntes icke kunna resas mot att familjebolag inneha trafikstillstånd.

Norrbottens län. I många fall hade konstaterats att fysisk persons tillstånd ut-

nyttjats för juridisk persons räkning; i de flesta av dessa fall torde tillståndshavaren erhållit ekonomiskt stöd för anskaffning av vagnmaterialet. I dessa fall stode tillståndsinnehavaren givetvis icke till förfogande för hela den transportbehövande allmänheten. — Inom busstrafiken hade den senaste tiden de betydelsefullaste linjerna övergått från fysiska till juridiska personers ägo. Det erinrades om att busslinjerna Luleå—Piteå, Piteå—Skellefteå, Skellefteå—Umeå samt Umeå—Örnsköldsvik under den senaste tiden förvärvats av bolag med kapital från samme förläggare. Åkarkåren såge dessa tendenser med oro, enär en sådan utveckling vore ägnad att utplåna trafikutövaren som självständig yrkesutövare. För att motverka en sådan utveckling syntes nödvändigt införa bestämmelser, som gäve de tillståndsgivande myndigheterna full kontroll över aktier och andelsrätter i juridiska personer med trafiktillstånd.

Sammanfattning av den statistiska undersökningen och länscentralernas yttranden. Spörsmålet, i vilken omfattning trafiktillstånd hittills meddelats åt juridiska personer, ställer sig som förut nämnts olika för linjetrafiken och beställningstrafiken på grund av den i 1940 års förordning införda särskilda begränsningen i rätten att bevilja juridisk person tillstånd avseende beställningstrafik. Sistnämnda förhållande bekräftas ock av de statistiska uppgifterna. Enligt dessa belöpa å juridiska personer en högst betydande del av den yrkesmässiga omnibustrafiken under det att desamma ej i samma omfattning svara för tillstånden till beställningstrafik med lastbil. Vad personbilarna angår drives endast en ringa del av trafiken därmed av juridiska personer.

Med utgångspunkt från uppgifterna angående till lastbilscentralerna anslutna åkare och bilar torde kunna beräknas att sammanlagda antalet fysiska och juridiska personer, som inneha tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran, uppgår till omkring 10 000, varav omkring 360 eller 3·6 % äro juridiska personer. Då antalet bilar per tillståndshavare ligger avsevärt högre för de juridiska än de fysiska personerna, är de juridiska personernas innehav av lastbilar procentuellt betydligt större (omkring 11 %) av samtliga för yrkesmässig trafik godkända lastbilar.¹ De trafikföretag, som drivas i form av juridisk person, äro sålunda, vilket är ganska naturligt, genomsnittligt av större storleksordning än de av fysiska personer drivna rörelserna. Även om nyssberörda siffror icke synas giva vid handen, att den av juridiska personer bedrivna yrkesmässiga beställningstrafiken för godsbefordran för närvarande är särskilt omfattande, är densamma dock av den betydenhet, att en utvidgning av tillstånden för juridiska personer skulle leda till att en ej oväsentlig del av trafiken komme i händerna på juridiska personer. En hastig utveckling av den yrkesmässiga automobiltrafiken, sedan nuvarande restriktioner upphört, kan lätt medföra en avsevärd förskjutning härutinnan. Vid en ökning av såväl de juridiska personernas som de fysiska personernas lastbilar med omkring 3 000 skulle

¹ Jfr ovan sid. 46 och 49.

sålunda de juridiska personerna, i vad angår antalet bilar, representera cirka en fjärdedel av hela den yrkesmässiga lastbilstrafiken i landet.

Beträffande frågan, huruvida en koncentrerings av trafiktillstånden till ett fåtal innehavare föreligger, lär av de statistiska uppgifterna framgå, att i fråga om omnibustrafiken en koncentration ägt rum och fortfarande äger rum. Trafiktillståndens sammanförande under större företag torde ha skett dels genom formellt övertagande enligt 1940 års förordning 18 § 1 mom., dels ock genom aktieförvärv o. d. Vad åter angår trafiken med lastbilar torde de statistiska uppgifterna i varje fall icke giva belägg för att en koncentration skett till ett fåtal innehavare. Redan den omständigheten, att trafikföretag, som drivas i form av bolag eller annan juridisk person, genomsnittligt använda större antal bilar än de fysiska personerna, kan dock sägas innebära en viss koncentrerings. Därjämte är att märka, att vad nyss framhållits rörande beställningstrafiken för godsbefordran torde innebära att viss risk för en koncentrerings av ifrågavarande trafiktillstånd föreligger.

Spörsmålet om en koncentrerings tendens föreligger har behandlats i länscentralernas svar på utredningsmannens cirkulärskrivelse. Vid bedömandet av innehållet i dessa svar torde böra beaktas, att länscentralerna icke gärna kunna förväntas yttra sig om annat än direkt påtagliga förhållanden. Endast två länscentraler (Jönköpings och Malmöhus län) ha påpekat fall, då trafiktillstånd i realiteten övergått genom aktieförvärv. Frågan om en tendens till koncentrerings av trafiktillstånd kunnat förmärkas har i några fall av länscentralerna besvarats jakande men av de flesta centralerna nekande. Emellertid har samtidigt betonats (Malmöhus län), att då nuvarande krisförhållanden upphöra, det torde komma att framträda en stark tendens att försöka koncentrera juridiska personers trafiktillstånd till ett fåtal innehavare, vilket skulle vara till nackdel för de enskilda trafikutövarna och förmodligen icke minst i taxehänseende.

Några länscentraler hava framhållit, att risker måste anses förbundna med att trafikutövarer erhålla ekonomiskt stöd från större företag. Härmed torde bland annat åsyftas, att företagare i vissa situationer kunna nödgas söka anskaffa kapital från utomstående, med påföljd att de kunna råka i beroendeställning av kapitalstarka företag på transportväsendets område.

Beträffande länscentralernas svar må ytterligare anföras. Frågan om trafiktillstånd, som meddelats fysisk person, i en eller annan form utnyttjas i annans intresse, har besvarats jakande i endast tre fall (Stockholms stad, Göteborgs och Bohus samt Norrbottens län). I några svar har emellertid antytts förekomsten av eller uttalats farhågor för att juridiska personer kunna använda sig av bulvaner. Angelägenheten av en effektiv kontroll över juridiska personers, särskilt aktiebolagens trafiktillstånd har betonats i flera av länscentralernas yttranden. I detta syfte har rekommenderats ett samarbete mellan de tillståndsgivande myndigheterna och länscentralerna, bland annat för att förebygga uppkomsten av monopolartade sammanslut-

ningar och för att skydda den yrkesmässiga trafikens utövare (Jönköpings, Älvsborgs och Norrbottens län). Vissa förslag härutinnan hava framförts, i huvudsak av liknande innebörd som de förslag som framkastats i yttrandena över biltrafiknämndens framställning av den 2 oktober 1942.¹ Sålunda har ifrågasatts, att de för juridiska personer beviljade trafiktillstånden borde vara tidsbegränsade (Kronobergs och Jämtlands län). Vidare har förordats införande av en statlig prövning av förvärv av aktier och andelar i företag, som inneha trafiktillstånd (Stockholms stad och Norrbottens län). Länscentralen i Kronobergs län har avstyrkt, att bolag och ekonomiska sammanslutningar erhålla trafiktillstånd; skulle så ske, borde förbud gälla att överlåta aktier eller andelar i företaget till andra än dem som voro delägare då tillståndet beviljades (hembudsskyldighet). Å andra sidan har framhållits, att familjebolagen icke behöver verka monopoliserande (Kalmar län och Norra Västerbottens länscentral).

Länscentralerna hava i några fall pekat på existensen av *vissa storföretag*, som för närvarande utöva yrkesmässig automobiltrafik och enligt centralernas förmenande kunna väntas ytterligare söka utöka sin rörelse. Beträffande omnibustrafiken har erinrats om aktiebolaget Linjebuss. I fråga om lastbilstrafiken har framhållits, att vissa aktiebolag, där rederier och järnvägsföretag vore medintressenter, visat en tydlig benägenhet för expansion. Såsom exempel hava nämnts aktiebolaget Svenska godscentraler och aktiebolaget Landtransport (Stockholms stad, Södermanlands län, Göteborgs och Bohus län samt Älvsborgs län).

Rörande sistnämnda två bolag har utredningsmannen inhämtat följande.² Aktiebolaget Svenska godscentraler, nedan benämnt A. S. G., bildades år 1935 med Stockholms rederiaktiebolag Svea som huvudintressent och med ändamål bland annat att driva förmedling av transporter med lastbilar. Efter hand inköptes och drevs i särskilda dotterbolags namn rörelse på ett tiotal platser, vilken rörelse torde avsett en ren bilgodsförmedling i den bemärkelse varom stadgas i den nuvarande förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik 33 §. Från och med 1943 upphörde rörelsen vid de olika dotterföretagen och A. S. G. driver i stället rörelse i eget namn dels från huvudkontor i Stockholm, dels ock från avdelningskontor i ett 15-tal orter. På ett 40-tal andra platser har A. S. G. ombud, vilka äro fysiska eller juridiska personer. — Aktiebolaget Landtransport, vars firma tidigare var Kungsholms vedaktiebolag, har till ändamål att driva yrkesmässig biltrafik. Bolaget, däri Stockholms rederiaktiebolag Svea inträdde såsom huvuddelägare några år före kriget, driver rörelsen delvis genom dotterföretag. — I såväl A. S. G. som aktiebolaget Landtransport äro aktierna underkastade hembudsskyldighet. Båda bolagen bilda — jämte ett tredje bolag, vars verk-

¹ Jfr ovan sid. 34 ff.

² Uppgifterna återfinnas delvis i kungl. prop. 1942 nr 19 angående förvärv för statens järnvägas räkning av aktier uti ifrågavarande bolag. — Jfr ock Aktieägarens uppslagsbok.

samhet avser försäljning av drivmedel till bilar — administrativt en enhet samt bedriva lokal- och fjärrtrafik med lastbilar, samlastningstrafik med järnvägar och transportförmedling som omspanner praktiskt taget hela landet. År 1941 försålde Stockholms rederiaktiebolag Svea till trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle aktier motsvarande halva aktiekapitalet i bolagen, i samband varmed aktiestocken i företagen uppdelades i sjöfartsägda A-aktier och järnvägsägda B-aktier. Genom ett avtal samma år försålde härefter trafikförvaltningen till kungl. järnvägsstyrelsen, under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande, tre femtedelar av trafikförvaltningens aktieinnehav i vartdera bolaget, d. v. s. tre tiondelar av aktierna i vartdera bolaget. Avtalet blev sedermera av Kungl. Maj:t, efter riksdagens hörande, godkänt.¹

I den skrivelse till Kungl. Maj:t, däri järnvägsstyrelsen hemställde om godkännande av berörda överenskommelse om förvärv för statens järnvägars räkning av aktier i förenämnda biltrafikföretag, yttrade styrelsen, bland annat, att förvärvet vore ett led i en samordning av biltrafiken med järnvägar och sjöfart samt att värdet i uppgörelsen låge däri, att på en mängd orter kontakt åstadkommes mellan järnvägsförvaltning och bilorganisation, mellan järnvägsekonomi och biltrafikekonomi samt indirekt också mellan järnvägs- och sjöfartssynpunkter, vilket allt borde kunna medverka till en förbättrad transporthushållning och vara av särskild betydelse i det nydaningsskede, vari lastbilstrafiken komme att befinna sig efter slutet av nu pågående krig.²

Beträffande A. S. G:s och aktiebolaget Landtransports nuvarande rörelse har från bolagens sida till utredningsmannen framhållits följande.

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

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

¹ Jfr kungl. prop. 1942 nr 19 och statsutskottets utlåtande 1942 nr 30.

² Se nämnda kungl. prop. sid 2 och 5. Jfr ovan sid. 32.

ven rörelse medförde större kontinuitet, men samtidigt gjort gällande, att ifrågasvarande rörelse i sig själv förhindrade uppkomsten av monopolartade företag.

Lastbilscentralernas verksamhet. En i viss mån motsvarande företeelse till den verksamhet, som syftar till en rationalisering och samordning av de olika transportmedlen har gjort sig gällande inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken genom organiserandet av lastbils- och ordercentraler. Det kan i detta sammanhang erinras om stadgandet i 1940 års förordning 24 §, enligt vilket tillståndsgivande myndighet äger förordna att innehavare av trafiktillstånd skall vara skyldig att ansluta sig till förening av utövare av yrkesmässig trafik med syfte att hålla beställningskontor eller handhava andra gemensamma uppgifter för trafiken. Jämlikt den förut berörda kungl. kungörelsen den 20 november 1942 — tillkommen på grund av rådande svårigheter beträffande tillgången på främst bilgummi och i syfte att åstadkomma ett rationellt utnyttjande av befintlig transportapparat och nedbringa lastbilarernas tomkörning — gäller obligatorisk anslutningsskyldighet för alla utövare av yrkesmässig beställningstrafik för godsbefordran till s. k. auktoriserade lastbilscentraler. Även om den obligatoriska anslutningsskyldigheten skulle upphävas, lär det kunna antagas att organisationen med lastbilscentraler kommer att bestå och det synes då bliva av intresse, vilka uppgifter som normalt böra anses ankomma på centralerna.

Under nu rådande förhållanden ha, som nyss antytts, lastbilscentralerna ålagts trafikreglerande uppgifter i avsevärd utsträckning. Centralernas egentliga uppgift lär främst vara att utöva verksamhet av samordnande karaktär inom transportväsendet. När organisationen i lastbilscentraler ursprungligen tillkom, synes avsikten icke ha varit att centralerna jämsides med sina egentliga arbetsuppgifter skulle bedriva verksamhet såsom självständiga utövare av yrkesmässig trafik. Upprätthållandet av denna princip framstår som betydelsefullt i nu förevarande sammanhang, enär lastbilscentralerna, om de själva började driva trafikrörelse, syntes kunna förskaffa sig monopolställning inom sina verksamhetsområden. Biltrafiknämnden har i skilda sammanhang betonat angelägenheten, att denna princip upprätthålles, och att så jämväl skett har vunnit bekräftelse genom vad som nyligen förekommit inom Svenska lasttrafikbilägareförbundet rörande frågan, huruvida lastbilscentraler böra innehava trafiktillstånd. I en motion till förbundets kongress i juni 1944 anhöll nämligen Örebro läns lasttrafikbilägareförening, att kongressen måtte uttala sin mening i berörda fråga. Föreningen anförde därvid, att det förekommit att lastbilscentraler önskat övertaga en salubjuden lastbil med trafiktillstånd för godsbefordran under motivering dels att centralen då på bättre sätt skulle kunna nyttja bilen för sådana transporter som de självständiga åkarna av en eller annan orsak ej vilja utföra, dels ock för att förebygga att icke önskvärda personer erhålla trafiktillstånd. Svenska lasttrafikbilägareförbundets styrelse, som tidigare avstyrkt sådana

inköp, när den ansåge, att centralerna borde vara trafikledande men ej trafikutövande organ, beslöt i anledning av motionen uttala, att lastbilscentral icke lämpligen bör innehåga egna trafiktillstånd och själv bedriva yrkesmässig trafik. Detta uttalande godkändes av kongressen.

I detta sammanhang må nämnas att lastbilscentralerna uppenbarligen ha ett stort intresse i fråga om verksamheten för godstransportförmedling. Inom transportförmedlingsrörelsen finnes, förutom A. S. G., ännu ett storföretag, nämligen den s. k. Fallenius godstrafikorganisation. Genom Fallenius gods- trafik, Göteborg, aktiebolag och andra företag ävensom trafikombud på skilda platser drives av denna organisation en verksamhet, som omspannar praktiskt taget hela landet. Sedan år 1942 äges berörda organisation till hälften av Lastbilscentralernas riksförening u. p. a. och lasttrafikbilägarna ha sålunda förskaffat sig medbestämmanderätt över den i landet bedrivna transportförmedlingsverksamheten.

Under förevarande avdelning skall ytterligare beröras två frågor rörande den yrkesmässiga automobiltrafiken. Den första rör *lastbilarnas lastkapacitet*. I 1936 års trafikutrednings betänkande uttalades, att i fråga om motorfordonsbeståndet en anmärkningsvärd ökning av de tyngre bilarna kunde konstateras.¹ Vid 1936 års slut funnos endast omkring 5 600 bilar med lastförmåga över 3 000 kg. Vid 1937 års utgång uppgick däremot antalet bilar i yrkesmässig eller privat trafik, lastande minst 3 000 kg, till omkring 11 500. Vid 1938 års utgång hade motsvarande siffra stigit till omkring 16 000.² En år 1937 företagen försöksutredning i fråga om lastbilstrafiken hade visat, att de längre transporternas procentuella andel i totaltransporterna kraftigt ökade med fordonens stigande maximilast. Den kraftiga ökningen av de tyngre bilarna gäve enligt trafikutredningens mening stöd för antagandet, att de långväga transporterna med bil under senare år ej oväsentligt tilltagit.³

På sätt framgår av statistiken rörande lastbilstrafiken utgör för närvarande medelbärigheten för lastbilar i beställningstrafik något över 3 ton.⁴

Förändringarna i fråga om lastbilarnas lastkapacitet åskådliggöres av följande tabell över antalet bilar och deras lastförmåga åren 1924, 1937 och 1943 (på grund av statistikens omläggning äro uppgifterna icke fullt jämförbara).

Det må i detta sammanhang anmärkas, att bestämmelserna i 1940 års förordning 5 §, att biltrafiknämnden skall bevilja tillstånd att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastbil med maximilast överstigande 3½ ton, av departementschefen motiverats med, att det syntes ändamålsenligt att låta fråga om tillstånd till dylik trafik handläggas av den centrala

¹ S. O. U. 1938: 59 sid. 71.

² Kungl. prop. 1940 nr 115 sid. 32.

³ S. O. U. 1938: 59 sid. 72 och kungl. prop. 1940 nr 115 sid. 32.

⁴ Jfr ovan sid. 49.

	1924		1937		1943	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Högst 1 000 kg.....	11 088	73	—	—	5 289	15
Under 1 000 kg.....	—	—	10 406	20	—	—
Över 1 000 t. o. m. 2 000 kg	2 243	15	—	—	4 774	13
Minst 1 000 intill 2 000 kg	—	—	8 877	18	—	—
Över 2 000 t. o. m. 3 000 kg	1 399	9	—	—	12 360	34
Minst 2 000 intill 3 000 kg	—	—	20 678	40	—	—
Över 3 000 t. o. m. 4 000 kg	516	3	—	—	10 318	28
Minst 3 000 intill 4 000 kg			9 793	19	—	—
Över 4 000 kg			—	—	3 478	10
Minst 4 000 kg	—	—	1 704	3	—	—
Summa	15 246	100	51 458	100	36 219	100

I ovanstående siffror, som avse såväl i yrkesmässig trafik sysselsatta som andra lastbilar, ingå icke s. k. specialbilar, ej heller ett mindre antal bilar beträffande vilka uppgift om karosseri eller lastkapacitet saknas.

myndigheten, där ansökningen avser rätt att använda lastbilar med större lastförmåga än som vanligen kommer till användning i den lokala trafiken.¹

Slutligen skall här beröras spørgsmålet om frekvensen av *ansökningar om överlåtelse av trafiktillstånd*. Enligt statistiska uppgifter, som införskaffats av 1936 års trafikutredning, hade under första halvåret 1937 slutbehandlats omkring 600 ansökningar om överlåtelse av trafiktillstånd utan samband med tillståndshavarens död.² För den nu förevarande utredningen vore det naturligen av intresse att erhålla uppgifter, huruvida under de senaste åren förmärkts en ökning av antalet överlåtelser av trafiktillstånd enligt 1940 års förordning 18 § 1 mom. Ehuru med hänsyn till rådande förhållanden någon statistik, som ger säkra hållpunkter härvidlag, icke läser kunna framläggas, har från biltrafiknämnden samt länsstyrelserna i fem län, nämligen Uppsala, Kristianstads, Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län, införskaffats upplysningar rörande antalet *ansökningar om överlåtelse jämlikt sagda lagrum av tillstånd till beställningstrafik*, som inkommit till vederbörande myndigheter under första halvåret 1943 resp. första halvåret 1944. Skillnad har härvid gjorts mellan överlåtelser till juridisk och fysisk person.

Till nyssnämnda *fem länsstyrelser* inkommo under första halvåret 1943 163 ansökningar om övertagande av tillstånd till beställningstrafik, därav 9 avsågo överlåtelser till juridiska personer. För första halvåret 1944 voro motsvarande siffror 192 och 8. Dessa siffror synas tyda på någon ökning

¹ Kungl. prop. 1940 nr 115 sid. 78.

² S. O. U. 1938: 59 sid. 200—201.

av överlåtelse av tillstånd till beställningstrafik, dock icke beträffande överlåtelser till juridiska personer.¹

Till *biltrafiknämnden* inkommo under första halvåret 1943 111 ansökningar om övertagande av tillstånd till beställningstrafik, därav 6 avsågo överlåtelser till juridiska personer. Under första halvåret 1944 inkommo till nämnden 148 dylika ärenden, därav 17 rörande överlåtelse till juridisk person. En avsevärd ökning av ifrågavarande ärenden har sålunda inträtt, vilken är mycket betydande i vad avser överlåtelse till juridisk person.

Vissa i samband med yrkesmässig automobiltrafik föreliggande särskilda spörsmål.

Frågan om de juridiska personernas trafikstillstånd står, såsom tidigare antytts, i visst samband med åtskilliga för den yrkesmässiga automobiltrafiken grundläggande spörsmål, såsom angående trafikstillståndets natur och trafikstillståndens affärsvärde (*goodwill*). Bestämmelserna i 1940 års förordning syfta till att rätten att utöva yrkesmässig biltrafik skall bliva beroende av myndighets prövning såväl då trafikstillstånd ursprungligen meddelas som då fråga är om överlåtelse av gällande trafikstillstånd. Ur sistnämnda synpunkt torde kunna ifrågasättas, om överhuvud möjligheten att bevilja juridisk person trafikstillstånd borde stå öppen. En juridisk person lever, har det sagts, åtminstone teoretiskt ett evigt liv. Trafikstillstånd för fysisk och juridisk person är sålunda, på sätt biltrafiknämnden yttrat i sin framställning om förevarande utredning², till sin art av vitt skilda slag; trafikstillstånd för juridisk person har ett annat och för innehavaren högre värde än tillstånd för fysisk person.

Då det lär vara uppenbart, att stadgandena i 1940 års förordning vila på den förutsättningen att trafikstillstånden till sin innebörd principiellt äro av samma karaktär, vare sig de beviljats fysisk eller juridisk person, synes det i förevarande sammanhang av intresse att klarlägga det ställningstagande, som tidigare ägt rum från statsmakternas sida till frågan om trafikstillståndens allmänna natur, deras överlåtbarhet m. m.

Trafikstillståndens natur.³ Därest trafikstillstånd beviljades för allenast viss kortare tid, förlorade vissa med juridiska personers trafikstillstånd förenade spörsmål åtskilligt i betydelse, liksom ock frågan om trafikstillståndens överlåtbarhet bleve av mindre vikt. Enligt 1940 års förordning skall

¹ Under första halvåret 1937 slutbehandlades av samma länsstyrelser 100 ansökningar om överlåtelse av tillstånd till länstrafik utan samband med tillståndshavarens död.

² Jfr ovan sid. 25.

³ Angående koncessionsbegreppet se Undén: Några ord om näringskoncessioner enligt svensk rätt (i *Tidsskrift for Retsvidenskab* 1913 sid. 67), samt Sundberg: Om spårvägs-koncessioner (i *Statsvetenskaplig Tidskrift* 1922 sid. 90).

emellertid som regel trafiktillstånd beviljas utan tidsbegränsning (17 § 1 mom.). Bestämmelserna i 12 §, att trafiktillstånd skall upptaga de villkor och bestämmelser, som provas nödiga, samt att tillståndet, därest förhållandena därtill föranleda, bör begränsas att omfatta viss kortare tid, torde icke åsyfta att i förevarande avseende skapa någon skiljaktighet mellan juridiska och fysiska personers trafiktillstånd.

Frågan huruvida och under vilka villkor trafiktillstånd må överlåtas vare sig på grund av avtal eller på grund av den ursprunglige tillståndshavarens dödsfall var icke på något sätt lagligen reglerad i 1930 års motorfordonsförordning.¹ Ett i denna förordning förekommande stadgande, att trafiktillstånd skulle upptaga de villkor och bestämmelser, som prövades nödiga, ansågs av flertalet tillståndsgivande myndigheter icke medföra befogenhet att föreskriva andra villkor och bestämmelser än sådana, som avsåge allmän ordning och trafiksäkerhet. I enlighet med denna uppfattning hade dessa myndigheter, då fråga om godkännande av överlåtelse av trafiktillstånd uppkommit, medgivit icke blott dödsbodelägare efter avliden tillståndshavare rätt att fortsätta dennes rörelse utan även tillståndshavare eller dennes stärbhus rätt att genom avtal överlåta rörelsen, allt under förutsättning att behov av trafiken fortfarande förelegat och att sökanden befunnits äga de personliga och ekonomiska förutsättningar för trafikens utövande, vilka skäligen kunde krävas av varje innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik. Vissa andra myndigheter, däribland överståthållarämbetet, hade emellertid varit av annan uppfattning och ansett sig kunna närmare bestämma villkoren för rätt att överlåta trafiktillstånd. Sedan 1935 hade sålunda överståthållarämbetet för drosktrafiken tillämpat den praxis, att icke godkänna överlåtelser av trafiktillstånd annat än under vissa förutsättningar, nämligen att de för överlåtelsern åberopade skälen kunde godkännas, att den, till vilken överlåtelsern ägde rum, tillhörde de äldsta droskförarnas krets inom staden, samt att lösesumman avsåge gottgörelse allenast för den överlåtna materialen, men icke för tillståndet som sådant. I samband därmed hade ämbetet begränsat rätten för avliden drosktrafikutövarers stärbhusdelägare att fortsätta dennes rörelse till viss tid, utgörande för änka tre år och för annan stärbhusdelägare sex månader från trafikutövarers dödsfall.

De nu omförmälda frågorna blevo föremål för en ingående behandling av 1936 års trafikutredning, som i sitt betänkande påpekade, att här förelåge ett spörsmål av stor vikt ej endast för de närmast berörda parterna utan för samhället över huvud taget. 1936 års trafikutredning framhöll i sitt betänkande², att det för en tillståndshavare måste te sig som tämligen naturligt, att hans efterlevande skola få fortsätta en rörelse, vars värde han kanske kunnat öka genom energi och omtanke, och att han själv liksom

¹ Jfr prop. 1940 nr 115 sid. 131 ff.

² S. O. U. 1938: 59 sid. 214.

hans efterlevande skola genom överlåtelse kunna få vederlag ej endast för i rörelsen använd material utan därutöver för rörelsen såsom sådan. I fall sådana som de nu nämnda, där alltså ett affärsvärde måste anses föreligga, ansåg trafikutredningen det i hög grad rimligt, att trafikutövarens efterlevande finge fortsätta rörelsen, därest de befunnas lämpliga, samt att trafikutövaren och hans dödsbo finge genom överlåtelse förfoga över rörelsen. Rent juridiskt föreläge icke en överlåtelse av tillståndet utan situationen vore att betrakta sålunda, att det gamla trafikstillståndet utlocknade och ett helt nytt tillstånd lämnades. Trafikutredningen anförde vidare.

Att generellt medgiva överflyttning av tillstånd är 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. Den tillståndsgivande myndigheten bör kunna vägra att medgiva övertagande av trafikrörelse utan att vara bunden av någon ovillkorlig arvsrätt eller rätt att överlåta rörelsen. Vad nu sagts gäller fall, då en rörelse kan anses äga 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.

Trafikutredningen, som i sitt förslag upptog ett stadgande rörande överlåtelse av trafikstillstånd av samma innebörd som bestämmelsen i 1940 års förordning 18 § 1 mom., framhöll att tillståndsmyndigheten borde ägna stor uppmärksamhet åt överlåtelsevillkoren, samt påpekade i anslutning därtill, att det för att ett trafikstillstånd skall bliva ekonomiskt bärande i många fall fordrades, att tillståndshavaren icke åsamkades alltför dryga utgifter vid rörelsens övertagande.¹

Frågan om rättsförhållandena vid en trafikinnehavares död var, såsom förut nämnts, föremål för en särskild utredning genom sakkunniga (1938 års *trafiksakkunniga*) i samband med att Kungl. Maj:t avgjort vissa ärenden rörande rätt för dödsbodelägare efter avlidna drosktrafikutövare i Stockholm att fortsätta den avlidnes rörelse. Ehuru denna utredning närmast avsåg frågan, huruvida och på vad sätt vid medgivande av överlåtelse eller beviljande av trafikstillstånd åtgärder av övervägande social karaktär borde vidtagas för befrämjande av trafikutövares eller löneanställda förares intressen, förekommo i samband härmed vissa uttalanden av allmän natur, som synas av intresse för den nu förevarande utredningen. Vederbörande departementschef anförde vid beslutet den 14 oktober 1938 om igångsättande av nyssnämnda utredning.²

Beviljandet av tillstånd till bedrivande av yrkesmässig trafik med automobil vore ett led i en offentlig-rättslig reglering, företagen i det allmännas intresse. Ur dessa synpunkter hade tillståndet ursprungligen meddelats och ur samma synpunkter syntes även frågan om dess överlåtelse vara att bedöma. Ett motsatt förfarande

¹ S. O. U. 1938: 59 sid. 216.

² S. O. U. 1939: 22 sid. 6.

skulle icke allenast innebära, att det allmännas intressen obehörigen skötes åt sidan för privata sådana, utan även att en viss företagargrups särskilda intressen skulle komma att tillgodoses på bekostnad av andra enskilda intressen, vilka i icke mindre grad förtjänade beaktande, då nämligen rättigheten till bedrivande av yrkesmässig trafik skulle, om trafiktillståndet ansåges vara föremål för arvsrätt, stanna såsom ett ärftligt privilegium inom nämnda företagargrupp, under det att de, vilka icke fäts inom densamma, endast i undantagsfall skulle kunna erhålla rätt till bedrivande av detta yrke.

1938 års trafiksakkunniga föreslogo införande av ett stadgande rörande viss skyldighet för den, som övertog en avliden trafikutövers trafiktillstånd, att inlösa det eller de motorfordon, som använts i rörelsen.¹ Trafiksakkunniga påpekade, att något behov av sådan inlösningsplikt uppenbarligen icke funnes i de fall, juridisk person bedreve yrkesmässig automobiltrafik, samt yttrade i detta sammanhang vidare.²

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

Det må anmärkas, att i vissa yttranden till 1938 års trafiksakkunniga påtalats det ringa inflytande, som dåvarande lagstiftning gäve den tillståndsgivande myndigheten vid överlåtelse av trafikrörelse, samt framhållits som lämpligt att i största möjliga mån begränsa handel med trafiktillstånd.

I *propositionen till 1940 års riksdag* med förslag till förordning angående yrkesmässig automobiltrafik redogjorde departementschefen för den reglering, som av 1936 års trafikutredning förordats rörande dels frågan, huruvida och i vad mån överlåtelse av trafiktillstånd genom frivilligt avtal borde medgivas, dels ock frågan om rätt för dödsbodelägare efter avliden trafikutövare att övertaga utövningen av den avlidnes rörelse. Departementschefen uttalade, att principiellt arvsrätt icke kunde medgivas till rättigheter av förevarande slag, vilket dock icke finge föranleda, att icke stärbhusdelägare framför annan sökande kunde ifrågakomma till erhållande av den avlidnes trafiktillstånd, därest han härför befunnes mest lämplig.³ Jämväl andra lagutskottet betonade i sitt utlåtande över propositionen, att i princip borde fasthållas vid principen, att trafikrättigheten i och för sig med hänsyn till sin offentlighetsrättsliga karaktär icke kunde utgöra föremål för arvsrätt.⁴

¹ Jfr 1940 års förordning 18 § 2 mom.

² S. O. U. 1939: 22 sid. 40.

³ Prop. 1940 nr 115 sid. 135.

⁴ Utl. 1940 nr 27 sid. 34.

Trafiktillståndens affärsvärde (goodwill). Detta spörsmål har något berörts redan i det föregående. Såsom biltrafiknämnden i sin framställning om förevarande utredning påpekat, har trafiktillstånd för juridisk person ett annat och för innehavaren högre värde än ett tillstånd för en fysisk person. Detta gäller naturligen under förutsättning att full frihet icke föreligger för en tillståndshavare att själv avgöra om trafiktillståndets överlåtelse samt att ej genom bestämmelser om trafiktillståndets upphörande eller indragning e. d. den skillnad, som föreligger mellan trafiktillstånd för juridisk och fysisk person därigenom att trafiktillstånd för fysisk person principiellt upphör med tillståndshavarens död, på annat sätt eliminerats. Så är enligt 1940 års förordning ej fallet. Stadgandet i förordningens 19 § rörande återkallelse eller indragning av trafiktillstånd torde i detta sammanhang kunna lämnas åsido, då det lär taga sikte allenast på omständigheter, som sammanhånga med förordningens efterlevnad, trafikens skötsel eller liknande.

Olika synpunkter kunna läggas på frågan om vid överlåtelse av ett trafiktillstånd man bör godkänna att tillståndet såsom sådant representerar ett visst affärsvärde. Då ett trafiktillstånd grundas på en statlig koncession och icke medför någon privat rättighet, som är föremål för arvsrätt, synas skäl tala för att goodwillvärden överhuvud icke böra godkännas. Å andra sidan måste det, såsom 1936 års trafikutredning framhöll i sitt betänkande, för en tillståndshavare framstå som naturligt, att han själv liksom hans efterlevande skola genom överlåtelse kunna få vederlag ej endast för i rörelsen använd material utan därutöver för rörelsen såsom sådan, vars värde kanske ökats genom tillståndshavarens energi och omtanke. En synpunkt, som synes av största betydelse icke minst för den trafikerande allmänheten, är därjämte, såsom trafikutredningen ock påpekat, att det för att ett trafiktillstånd skall bli ekonomiskt bärande i många fall fordras, att tillståndshavaren icke åsamkas alltför dryga utgifter vid övertagande av en rörelse.

Såsom tidigare nämnts, finnes i 1940 års förordning 18 § 2 mom. ett stadgande angående skyldighet för den, som övertager en avliden trafikinhavares tillstånd, att inlösa den eller de bilar, som använts i trafikrörelsen. 1938 års trafiksakkunniga yttrade beträffande frågan, huruvida vid bestämmandet av värdet på den material, som borde inlösas av ny tillståndshavare, bland annat följande.¹

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 grundar sig på den principen, att med tillståndshavarens död tillståndet upphör och att det tillstånd, som i stället meddelas annan, är ett helt nytt tillstånd utan samband med den dödes. Med denna utgångspunkt skulle man komma därhän, att värdet av goodwill icke skulle ersättas av den nye

¹ S. O. U. 1939: 22 sid. 47—48.

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 omnibus- trafik. Av nu anförda skäl hava de sakkunniga ansett sig böra giva 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.

I *propositionen till 1940 års riksdag* upptogos icke de utförliga föreskrifter i förevarande ämne, som trafik-sakkunniga förordat, utan allenast ett stadgande i överensstämmelse med bestämmelsen i 1940 års förordning 18 § 2 mom.¹ Enligt denna har den tillståndsgivande myndigheten befogenhet att, efter framställning, såsom villkor för tillstånd vilket beviljas annan i stället för avliden tillståndshavare föreskriva skyldighet för den nye tillståndshavaren att inlösa automobiler som använts i rörelsen. Spörsmålet om goodwill blev icke föremål för någon reglering i författningen. Denna fråga uppmärksammades emellertid inom riksdagen i samband med behandlingen av omförmälda proposition. Under överläggningarna i andra kammaren², vilka dock i detta ämne främst anknöto till de synpunkter som framkommit rörande överflyttning av droskrättigheter i Stockholm till avliden trafik-utövers dödsbodelägare, uttalades skilda meningar i frågan. Chefen för kommunikationsdepartementet gjorde gällande, att det beträffande dylika rättigheter knappast funnes utrymme för någon goodwill, enär en drosk-ägares 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 trafikutöware kunde förskaffa sig en bättre ställning än en annan.

Då i 1940 års förordning 18 § 1 mom. föreskrives, att vid ansökan om överlåtelse av trafik-tillstånd 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 tillståndsmyndigheterna skola beakta bland annat den avtalade köpesumman. Detta är, såsom ock framhållits av

¹ Prop. 1940 nr 115 sid. 137.

² Se protokoll A. K. nr 34 sid. 3 ff.

1936 års trafikutredning, nödvändigt ur allmänhetens synpunkt, enär alltför dryga utgifter vid en rörelses övertagande i sista hand lär komma att drabba trafikanterna.

Huru ett bedömande av skäligheten av en överenskommen ersättning för en trafikrörelse med vad därtill hörer skall äga rum är ett ömtåligt och svår-löst problem. Några avgöranden av länsstyrelser eller biltrafiknämnden, där frågan om goodwillvärdets storlek ställts på sin spets, torde icke ha före-kommit. Det lär ligga i sakens natur, att dessa spörsmål icke kunna be-dömas efter några bestämda regler utan måste bliva beroende av en pröv-ning från fall till fall. I fråga om linjetrafik torde viss ledning för be-dömande av skäligheten av förenämnda ersättning erhållas genom uppstäl-lande av räntabilitetskalkyler på liknande sätt som nu sker vid statens järn-vägars övertagande av enskilda järnvägar.

Med hänsyn till svårigheten att avgöra frågor om goodwill torde det i och för sig vara en nackdel att dessa ärenden icke alltid prövas av en och sam-ma myndighet. Prövningen är för övrigt icke förbehållen uteslutande de tillståndsgivande myndigheterna enligt 1940 års förordning. När det gäller statens järnvägars övertagande av en biltrafikrörelse är det sålunda Kungl. Maj:t, som i samband med spörsmålet om anvisande av medel härtill prövar frågan om skäligheten av köpesumman. I allmänhet torde en ersättning, beräknad jämväl efter affärsvärdet, ansetts skälig, då statens järnvägar för-värvat linjetrafik. Belysande härutinnan torde vara ett nyligen av Kungl. Maj:t avgjort ärende angående *förvärv för statens järnvägar av linjetrafik mellan Sigtuna och Märsta m. fl. sträckor*.

I detta ärende hade kungl. 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 överlätit viss av dödsboet bedriven trafikrörelse (jämväl viss beställningstrafik) med därtill hörande omnibussar m. m. Kungl. Maj:t infortrade *utlåtande* i ärendet *av statens sakrevision*. Sakrevisionen, som förklarade sig tillstyrka att ifråga-varande biltrafikrörelse övertoges av statens järnvägar, anförde i sitt ut-låtande 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 överbäggande, 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 goodwill-värde. Sakrevisionen har emellertid kommit till den uppfattningen, att det knappast kan anses rimligt, att icke någon gottgörelse skulle lämnas för det värde, som lig-ger 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.

Den yrkesmässiga automobiltrafiken och järnvägarna. Vid de utredningar under 1930-talet, som ägde rum för att åstadkomma en rationell reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken, ägnades avsevärd uppmärksamhet åt frågor, som sammanhånga med förhållandet emellan de olika kommunikationsmedlen, främst järnvägar och bilar. I den skrivelse av 1932 års riksdag, som föranledde igångsättande av 1932 års trafikutredning, uttalade riksdagen bland annat, att samhällets intressen i regel, och i den mån samhällsekonomiska skäl ej betingade undantag, torde vara bäst betjänta med en sådan fri tävlan mellan de olika transportmedlen, att desamma erhöles den användning, för vilken deras naturliga förutsättningar och företräden gjorde dem mest ändamålsenliga.¹ Önskvärt vore därför, att konkurrensen mellan de olika trafikmedlen skedde under förhållanden, som lämnade samma möjlighet för samtliga parter till fri tävlan.

Enligt 1932 års trafikutredning² utgjorde det förnämsta medlet för åstadkommande av förbättrade praktiska och ekonomiska förhållanden på transportväsendets område en ändamålsenlig arbetsfördelning, åsyftande i första hand att, så vitt möjligt, inrikta varje trafikmedel på ombesörjande av de transporter, som det i samhällets gemensamma intresse kunde med större fördel utföra än ett annat transportmedel. Arbetsfördelningen borde vidare innebära garantier för att transporterna ägde rum till sådana priser och under sådana förhållanden, att övriga delar av den för samhället i dess helhet nödvändiga trafikapparaten icke skadades, eller med andra ord så, att det bleve möjligt upprätthålla ett kommunikationsväsen, som med lägsta möjliga kostnad tillgodosåge hela samhällets behov. 1932 års trafikutredning fann, att dessa principer, tillämpade på förhållandet mellan järnvägar och bilar, innebure att automobiltrafiken i allmänhet borde givas företräde i fråga om transporter på kortare avstånd, järnvägarna däremot på längre. För detta ändamål förordades att den yrkesmässiga automobiltrafiken för godstransporter uppdelades i närgods- och fjärrgodstrafik och framställdes i övrigt de förslag rörande fjärrgodstrafikens organisation, för vilka inledningsvis redogjorts.³

Såsom tidigare anförts invändes mot den föreslagna organisationen av fjärrgodstrafiken, att densamma skulle innebära en monopolisering av fjärrtrafiken och följaktligen medföra de med ett monopol förenade olägenheterna. Det framhölls även, att med hänsyn till att trafikutredningen räknade med att ledningen av fjärrtrafikföretag kunde anförtrors åt järnvägar eller sjöfart eller organisationer, vari de äldre trafikmedlen ägde ett väsentligt

¹ Jfr ovan sid. 12.

² S. O. U. 1935: 12 sid. 15.

³ Jfr ovan sid. 13.

inflytande, det kunde befaras, att särskilt järnvägarna komme att begagna sig av ett eventuellt inflytande på fjärrtrafiken för att försvåra densamma.

1936 års trafiksakskunniga, som i princip anslöto sig till principen om godstrafikens uppdelning i närtrafik och fjärrtrafik, betonade vid sin granskning av 1932 års trafikutrednings förslag¹ att biltrafikens möjligheter att främja en förbättrad transporthushållning måste tillvaratagas för näringslivets sunda utveckling. Det påpekades, att bilen även för vissa transporter i konkurrens med järnvägar eller sjöfart hade så stora företräden — tekniska och ekonomiska — att dess tillbakasettande icke kunde komma i fråga. Nämda företräden voro grundade på biltrafikens förmåga av anpassning efter kundernas individuella behov, vilken främst framträdde i transporterna från dörr till dörr utan omlastning. Biltrafikens inflytande på andra trafikmedel såsom sporre för dessa till förbättrade prestationer vore jämväl en utvecklingsfrämjande faktor. Trafiksakskunniga uttalade, att en lojal konkurrens och ett gott samarbete mellan de olika transportmedlen borde av myndigheterna främjas genom reglerande åtgärder; utvecklingen borde ur allmän synpunkt noga följas och regleras, dock utan kortsynt hämmande av vad som kunde skapa nya betydande framtidsvärden.

Under behandlingen av det förslag till lagstiftning rörande den yrkesmässiga automobiltrafiken, som förelades 1936 års riksdag men icke vann dess gillande², betonades av riksdagen angelägenheten att tillförsäkra denna trafik nödig rörelsefrihet.

Önskvärdheten att upprätthålla möjligheterna till konkurrens de olika trafikmedlen emellan betonades sedermera dels i direktiven för den nya utredning, som tillkallades 1936 — 1936 års trafikutredning — som i denna utrednings betänkande.³ I nämnda direktiv framhölls, att en tvångsvis ordnad uppdelning av transporterna på olika slag av transportmedel ur olika synpunkter måste anses olämplig och att de olika slagen av transportmedel sålunda måste vart för sig hävda sig under inbördes konkurrens. Och i 1936 års trafikutrednings betänkande uttalades, att allmänheten i största möjliga utsträckning borde ha frihet att välja det trafikmedel, den ville begagna, samt att genom en sund konkurrens mellan olika trafikmedel en naturlig uppdelning av transporterna mellan dem i betydande utsträckning torde komma till stånd.

Av den förestående redogörelsen lär framgå, hurusom statsmakterna vid skilda tillfällen slagit vakt om principen att mellan olika trafikmedel bör råda en fri tävlan om transporterna, till gagn i första hand för den trafikerande allmänheten. Främst har härvid beaktats faran att järnvägarna skulle förvärva någon slags monopolställning i fråga om den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Denna princip kan icke sägas hava eftergivits genom att sam-

¹ S. O. U. 1936: 20 sid. 14 ff.

² Jfr ovan sid. 14 och andra lagutskottets utl. nr 54.

³ Jfr ovan sid. 14—15.

tidigt framhållits, att onödiga hinder icke böra läggas i vägen för järnvägar och sjöfart att rationalisera sin transportverksamhet genom en utbyggnad under enhetlig regi av förekommande järnvägs-, sjö- och biltransporter och att, om särskilt trafikillstånd för ändamålet erfordras, sådant skäligen bör meddelas.¹

Den nu nämnda principen liksom den relativa frihet i yrkesutövningen, som den yrkesmässiga biltrafiken avsetts skola åtnjuta enligt 1940 års förordning, har på grund av de i anledning av krisen vidtagna statliga restriktionerna i avsevärd grad måst åsidosättas. Knappheten på bensin och gummi har delvis lamslagit bilismen under det att järnvägarna, som genom elektrifieringen voro mera oberoende av importen, visat en stor transportelasticitet. Även om järnvägstrafikens starka ökning under kriget endast i mindre grad torde ha berott på biltrafikens tillbakagång, synes det stå i överensstämmelse med de ovan angivna grundsatserna, att efter kriget utvecklingen på transportmarknaden icke må bindas med hänsyn till de extraordinära förhållanden som nu äro rådande. Järnvägarna böra, lika litet som övriga storföretag, med andra ord principiellt icke intaga någon privilegierad ställning när det gäller rätten att driva yrkesmässig automobiltrafik, vare sig beträffande långväga eller lokala transporter. Detta synes i varje fall böra vara utslagsgivande för den nu förevarande utredningen. I vad mån trafikpolitiska och samhällsekonomiska överväganden kunna leda till andra resultat, är en fråga som faller utom ramen för denna utredning. Det må här endast antydvas, att från järnvägarnas sida torde ifrågasättas, att för åstadkommande efter kriget av en mera rationell transportorganisation bör äga rum en samordning av och arbetsfördelning mellan de olika transportmedlen ävensom ett överförande i viss utsträckning i järnvägarnas regi av landsvägstrafiken för långväga transporter. Att järnvägarna vad angår linjetrafiken med omnibus redan nu i vissa delar av landet intager en dominerande ställning framgår tydligt av de statistiska uppgifterna rörande sagda trafik.

Tillståndsgivande myndigheter m. m. Bland de speciella frågor rörande den yrkesmässiga automobiltrafiken, som synas förtjäna att närmare behandlas, är den väsentliga centralisering av tillståndsgivningen som skett genom 1940 års förordning och inrättandet av ett för hela landet gemensamt organ — statens biltrafiknämnd — med uppgift att vara högsta uppsiktsmyndighet för den yrkesmässiga biltrafiken och i viss utsträckning vara tillståndsmyndighet. Inrättandet av ett dylikt organ har ingått som ett betydelsefullt led i samtliga de förslag till ordnande av den yrkesmässiga biltrafiken, som framkommit under 1930-talet. *1932 års trafikutredning* förordade sålunda, att på ett statligt organ, vägtrafikmyndigheten — vilken tänktes organiserad som en särskild byrå inom väg- och vattenbyggnads-

¹ Se kungl. prop. 1940 nr 115 sid. 46. Jfr ock vad som förekom i samband med kungl. prop. 1942 nr 19, jfr ovan sid. 59—60.

styrelsen — borde ankomma att meddela tillstånd till fjärrgods- och fjärrgodslinjetrafik samt att i övrigt handlägga vissa centrala uppgifter beträffande den allmänna automobiltrafiken.

Behovet av ett centralt organ för den yrkesmässiga automobiltrafiken framhölls starkt även av 1936 års trafiksakkunniga, som emellertid förordade att myndigheten borde tills vidare organiseras såsom en särskild nämnd vid sidan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.¹ I fråga om centraliseringen av tillståndsgivningen ifrågasatte de trafiksakkunniga, att man borde sträcka sig längre än vad trafikutredningen föreslagit, nämligen dels såtillvida att länsstyrelse alltid skulle vara tillståndsgivande myndighet för beställningstrafik med stationsort i stad och ej, såsom enligt trafikutredningen, i viss omfattning polismyndigheten i staden och dels såtillvida att ärenden om tillstånd till sådan linjetrafik, som vore avsedd att sträcka sig över mer än två län, skulle handläggas av vägtrafikmyndigheten, till undvikande av de svårigheter, som vore förenade med gemensam handläggning av tre eller flera länsstyrelser.²

Två av de sakkunniga³ anförde reservation i vissa av de ovan angivna hänseendena och yttrade bland annat.

Enda möjligheten att inom överskådlig tid nå det av trafikutredningen angivna målet, nämligen en tillfredsställande jämvikt mellan tillgång på trafiklastbilar och efterfrågan av dessas tjänster, torde vara, att till den centrala myndigheten förlägga *hela* tillståndsgivningen, vad gäller trafik för godsbefordran. Vi anse därför, att redan den av trafikutredningen förebragta argumenteringen bort motivera förslag om sådan centralisering. — Med tillståndsgivningens centralisering skulle givetvis länsstyrelsernas befattning med tillståndsärendena alls icke upphöra, utan skulle såväl ansökningarna som samtliga yttranden däröver alltfört dit ingivas. Den sakkunskap på området och den kännedom om de lokala förhållandena, som finnes samlad inom länsstyrelserna, skulle alltså alltjämt tagas i anspråk; den väsentliga skillnaden bleve, kort uttryckt, blott, att nuvarande *resolution* ersattes av ett *förslag*. Den kostnadsökning, som uppkommer därigenom att ärendena passera ännu en instans, torde icke bli av någon betydelse i jämförelse med de värden, det gäller att skydda. För övrigt torde merarbetet i den första omgången av ärendenas behandling till en ej ringa del kompenseras av minskat arbete med besvärsmål. — Beträffande tillståndsgivning för beställningstrafik i personbefordran med personautomobil anse vi oss kunna instämma i majoritetens förslag, att prövning av densamma ej må förläggas till högre instans än vederbörande länsstyrelse. Däremot hålla vi före, att, då linjetrafikföretagen för personbefordran (omnibustrafik) numera äro företag av sådan art och betydelse, att deras inpassning i det allmänna kommunikationssystemet måste anses angeläget, bör tillståndsgivningen, i den mån fråga icke är om utpräglade förortslinjer om högst 20 km, ankomma på vägtrafikmyndigheten. I konsekvens härmed bör tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med omnibus även meddelas av nämnda myndighet. Det torde nämligen icke böra förbises, att decentraliserad tillståndsgivning kan tänkas leda till att denna trafikform utnyttjas i form av maskerad linjetrafik eller över huvud taget får så-

¹ S. O. U. 1936: 20 sid. 32—33.

² S. O. U. 1936: 20 sid. 42.

³ Herrar E. Malmkvist och Å. Nerell. Jfr S. O. U. 1936: 20 sid. 42 ff.

dana dimensioner, att den kan bli till förfång för befintlig reguljär trafik, det må nu gälla järnvägar eller omnibuslinjer.

I propositionen till 1936 års riksdag upptogs de trafiksakkunnigas förslag angående inrättande av en vägtrafikmyndighet, organiserad såsom en särskild nämnd. Beträffande centraliseringen av tillståndsgivningen fann departementschefen övervägande skäl tala för att åtminstone tills vidare icke driva densamma längre än vad trafikutredningen förordat.

De nu ifrågavarande spörsmålen behandlades ingående av 1936 års trafikutredning. Enligt utredningen förordades, att det centrala organet organiserades såsom en av Kungl. Maj:t utsedd nämnd. Sedan några års erfarenheter av myndighetens verksamhet vunnits, torde man, yttrade utredningen, äga goda hållpunkter för bedömande av frågan, huruvida myndigheten borde bestå såsom nämnd eller ombildas till ämbetsverk eller ingå såsom del av något ämbetsverk. Vid avlåtande av proposition i ämnet till 1940 års riksdag framhöll departementschefen liknande synpunkter.¹ 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik innehåller bestämmelser om biltrafiknämnden i anslutning till vad som förordades av 1936 års trafikutredning.

Vad angår centraliseringen av tillståndsgivningen råda vissa skiljaktigheter mellan 1940 års förordning och 1936 års trafikutrednings förslag. Trafikutredningen uttalade i denna fråga², att en fullständig centralisering av tillståndsgivningen till den centrala myndigheten, ehuru i och för sig måhända lämplig, icke syntes för det dåvarande böra vidtagas. Det påpekades, att en dylik åtgärd utan tvivel skulle medföra en synnerligen omfattande arbetsbörda för biltrafiknämnden. Då emellertid behovet av en centralisering av tillståndsgivningen otvivelaktigt gjorde sig starkt gällande, föreslog trafikutredningen, att polismyndighetens befattning med tillståndsärenden skulle upphöra och i stället anförtros länsstyrelserna. I fråga om linjetrafiken för godsbefordran förordade trafikutredningen, att tillståndsgivningen förlades till biltrafiknämnden. Utredningen anförde härom närmare följande.

Sådan linjetrafik förekommer i praktiken i en mycket stor utsträckning, ehuru densamma endast till ringa del blivit koncessionerad. Man torde även kunna förutsätta, att linjetrafiken i fortsättningen kommer att utvecklas i hög grad. Då linjetrafikens möjligheter att konkurrera med andra kommunikationsmedel jämväl i fortsättningen komma att tilldraga sig stor uppmärksamhet, torde biltrafiknämnden vara bäst lämpad att taga ställning till de svårbedömda frågor, som i anledning av konkurrensförhållandena uppstå. Härtill kommer en annan omständighet. Ett betydande antal godslinjer sträcka sig för närvarande över mer än ett län, till följd varav flera länsstyrelser enligt gällande bestämmelser blivit engagerade vid tillståndsgivningen. Då med stor sannolikhet även framdeles ett avsevärt antal godslinjer över mer än ett län komma att inrättas samt samråd i förevarande hänseende mellan olika länsstyrelser är förenat med vissa olägenheter, kan det även av det

¹ Prop. 1940 nr 115 sid. 62.

² S. O. U. 1938: 59 sid. 139—140.

skälet ifrågasättas, huruvida icke tillståndsgivningen i fråga om linjetrafik för godsbe-
fordran bör förläggas till biltrafiknämnden.

Sistnämnda synpunkt gör sig givetvis gällande även i fråga om annan linjetrafik,
som utsträcker över flera län. Beträffande persontrafiken torde emellertid för när-
varande ej föreligga något mera påtagligt behov av en fullständig centralisering.

Det må i detta sammanhang vidare anmärkas, att trafikutredningen ut-
talade att, därest utvecklingen efter några års tillämpning av de nya bestäm-
melserna skulle giva vid handen, att ytterligare centralisering av tillstånds-
givningen vore behövlig, statsmakterna givetvis borde taga spörsmålet under
förnyat överbäggande.

I vissa yttranden över trafikutredningens förslag gjordes gällande, att det-
samma innebure en allt för långt gående centralisering av tillståndsgivnin-
gen. Vissa länsstyrelser ansågo sålunda, att överflyttning från länsstyrel-
serna till biltrafiknämnden av tillståndsgivningen beträffande linjetrafik för
godsbefordran borde äga rum endast då fråga vore om linjetrafik, som
sträckte sig över mer än ett län. Erinringar restes jämväl mot att städerna
helt skulle frångå tillståndsgivningen beträffande beställningstrafiken. Å
andra sidan framhöll *järnvägsstyrelsen*, att den förbättring i fråga om orga-
nisationen av den yrkesmässiga trafiken, som kunde förväntas genom trafik-
utredningens förslag, komme att bli skälig ofullständig, om icke bil-
trafiknämndens befattning med tillståndsgivningen vidgades till att avse
även viss del av beställningstrafiken för godsbefordran och, inom viss gräns,
linjetrafik för personbefordran. Järnvägsstyrelsen anförde härom.

Det av utredningen som skäl mot en helt centraliserad tillståndsgivning före-
bragta argumentet, att en dylik åtgärd utan tvivel skulle medföra en synnerligen
omfattande arbetsbörda för biltrafiknämnden kan styrelsen icke finna bärande.
Styrelsen anser, att varken arbetsbördan för nämnden eller förvaltningsutgifterna
för en längre driven centralisering kunna bli av nämnvärd betydelse jämförda
med det samhällsintresse, som står på spel, då ju nämligen samhällets kostnader för
ifrågavarande trafik räknas i 10- och 100-tals miljoner kronor årligen. Styrelsen
anser därför ofrånkomligt, att nämndens tillståndsgivning även får omfatta åtmin-
stone sådan beställningstrafik för godsbefordran, som avser användning av fordon
med lastkapacitet av mer än 2.5 ton. Att styrelsen satt gränsen vid angivna tontal
sammanhänger med det förhållandet, att bilar upp till denna lastförmåga mera
sällan utföra körningar på långa avstånd, medan känt är, att lastbilar med en last-
förmåga över 2.5 ton ofta användas i långtrafik. Då långtrafiken som regel fak-
tiskt har linjetrafiks karaktär, anser styrelsen det ofrånkomligt, att nämnden också
måste taga hand om tillståndsgivningen beträffande tyngre fordon i beställnings-
trafik, särskilt som utredningen tänkt sig, att utöfvere av linjetrafik för godsbe-
fordran samtidigt skulle kunna erhålla tillstånd till beställningstrafik. För styrelsen
framstår det vid sådant förhållande som ett självfallet ordningskrav, att tillstånds-
givningen för båda fallen bör anföras åt en och samma myndighet. Vad gäller
bestämmelserna angående linjetrafik för personbefordran, ansluter järnvägsstyrel-
sen sig till den i 1936 års trafiksakkunnigas betänkande reservationsvis framförda
meningen, att tillstånd till linjetrafik för personbefordran mellan två orter, belägna
på över 20 kilometers inbördes avstånd från varandra, bör meddelas av den cen-
trala myndigheten.

I *propositionen till 1940 års riksdag*¹ yttrade departementschefen bland annat.

Vad angår det av trafikutredningen framförda förslaget att alla frågor om tillstånd till linjetrafik för godsbefordran skulle handläggas av biltrafiknämnden, kan jag icke finna detsamma ändamålsenligt, då det nämligen sannolikt skulle medföra, att nämndens arbetsbörda till övervägande del komme att omfatta ärenden angående trafik av lokal karaktär, nämligen linjetrafik inom distributionsområdena omkring handels- och industricentra, vilken trafik bäst ägnar sig för handläggning hos en lokal myndighet. Ur synpunkten, att tillstånd till trafik av övervägande lokal karaktär bör beviljas av vederbörande lokala myndighet men tillstånd till långväga transporter däremot av ett centralt organ, synes mig icke finnas någon anledning att i fråga om linjetrafiken göra någon skillnad mellan gods- eller persontrafik särskilt som en sådan skillnad även ur praktisk synpunkt skulle möta så mycket större svårigheter att genomföra, som vederbörande ofta söker tillstånd till båda dessa slag av trafik samtidigt. Därest trafiken icke sträcker sig över mer än området för ett län (vartill i detta sammanhang icke bör räknas Stockholm i bemärkelse av överståthållarämbetets förvaltningsområde), anser jag beviljandet av tillstånd böra liksom hittills ankomma på vederbörande länsstyrelse, respektive överståthållarämbetet. Om åter den ifrågasatta linjen är avsedd att sträcka sig genom två eller flera län, synes ur ovan antydda synpunkt meddelandet av tillstånd böra ankomma å det centrala organet. Visserligen kan i undantagsfall även en trafik, som sträcker sig över länsgräns, hava en utpräglat lokal karaktär, men den nyss angivna principen torde dock medföra en för nu ifrågavarande ändamål i det övervägande antalet fall riktig uppdelning. — Vad därefter beställningstrafiken och till en början dylik trafik för godsbefordran angår, finner jag mest ändamålsenligt att låta frågor om tillstånd till dylik trafik handläggas av den centrala myndigheten, där ansökningsen avser rätt att använda lastbilar med större lastförmåga än som vanligen kommer till användning i den lokala trafiken. Lämpligen torde på grund härav frågor om tillstånd att i beställningstrafik använda lastbil med en lastförmåga över 3½ ton böra prövas av den centrala myndigheten. Hos vederbörande yrkesutövare synes vara ett allmänt önskemål, att tillståndsgivningen i fråga om beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad alltjämt får förbli hos de lokala myndigheterna. I vad denna trafik angår, har jag icke funnit skäl föreligga att frånga hittills gällande system för tillståndsgivningen.

I enlighet med vad departementschefen sålunda anfört upptogs i förslaget till förordning angående yrkesmässig automobiltrafik 5 § de bestämmelser, som kommo att inflyta i den slutliga lagtexten. Enligt dessa bestämmelser är biltrafiknämnden tillståndsmyndighet *dels* i fråga om sådan linjetrafik för person- eller godsbefordran, som sträcker sig inom mer än ett län, *dels ock* för beställningstrafiken med tyngre lastbilar (lastbil med maximilast överstigande 3½ ton resp. lastbil jämte släpvagn med sammanlagd maximilast överstigande 4 ton). Tillståndsmyndighet i övriga fall är länsstyrelse utom beträffande beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad, för vilken tillstånd meddelas av polismyndigheten i staden. Biltrafiknämnden är vidare tillståndsgivande myndighet för transportförmedlingsverksamhet, i den mån tillstånd till drivande av sådan rörelse erfordras.

¹ Prop. 1940 nr 115 sid. 77 ff.

Det kan nämnas, att *andra lagutskottet* i sitt utlåtande över 1940 års proposition¹ förklarade sig intet ha att erinra mot det sätt, på vilket tillståndsgivningen enligt 5 § uppdelats mellan biltrafiknämnden och andra myndigheter. Då det emellertid ej kunde vara lämpligt, att nämnden i för stor utsträckning övertog tillståndsgivningen, i vad denna rörde den rena lokaltrafiken, uttalade utskottet, att om den pågående övergången från lättare till tyngre vagnar inom sådan trafik fortsatte, det torde bli nödvändigt att inom en nära framtid höja den föreslagna gränsen för lastförmåga från 3·5 resp. 4 ton till exempelvis 4 resp. 4·5 ton.²

Enligt 1940 års förordning 2 § kunna bestämmelser meddelas om *undantag* i särskilda hänseenden från förordningen. Såsom tidigare nämnts ha undantagsbestämmelser genom kungl. brev den 28 juni 1941 meddelats i fråga om postverket och statens järnvägar tillhöriga motorfordon. Enligt dessa skall tillstånd att bedriva linjetrafik meddelas direkt av Kungl. Maj:t. Ehuru det kan framstå som naturligt, att exempelvis järnvägsstyrelsen icke skall vara hänvisad att söka dylikt tillstånd hos en länsstyrelse, där så enligt 1940 års förordning eljest skolat ske, läser det icke kunna förnekas att ifrågavarande undantag innebära ett avsteg från den större enhetlighet beträffande tillståndsgivningen som åsyftats med 1940 års förordning.

Här skall ytterligare något beröras frågan om *biltrafiknämndens organisation*. Såsom tidigare nämnts skall nämnden enligt 1940 års förordning 3 § bestå av minst fem och högst sju ledamöter, vilka förordnas av Kungl. Maj:t för viss tid. I *propositionen till 1940 års riksdag* uttalade *departementschefen* rörande nämndens verksamhet följande.³

Av nämndens organisation såsom en självständig nämnd bör icke med nödvändighet följa, att nämndens beslut i ärenden, som ankomma på dess prövning, böra bestämmas genom majoritetsbeslut. En sådan arbetsform skulle icke blott bli hinderlig för att nämnden skulle kunna i löpande ärenden fatta och expediera beslut med erforderlig snabbhet utan skulle även vara i många frågor olämplig med hänsyn till de partsintressen, som flertalet ledamöter av nämnden torde komma att företräda. I huvudsak torde även i detta fall liksom inom förvaltningen i övrigt beslut böra träffas under vanliga ämbetsmannamässiga former på ordförandens och vederbörande föredragandes ansvar men med rätt för ledamöterna i nämnden att deltaga i överläggningar angående besluten samt att få sina meningar, därest de avvika från det fattade beslutet, antecknade till protokollet. Genom den instruktion för nämnden, som Kungl. Maj:t förutsättes komma att utfärda, böra erforderliga närmare bestämmelser rörande nämndens verksamhet meddelas.

Andra lagutskottet, vars utlåtande godkändes av riksdagen, uttalade en delvis avvikande mening. Utskottet fann det nämligen ändamålsenligt, att

¹ Utl. nr 27 sid. 31.

² Mot detta uttalande invändes under debatten i riksdagens första kammare av herr Forslund (F. K. nr 30 sid. 65), att riksdagen borde ha full frihet pröva denna sak. Man borde avvakta och se vilken verkan biltrafiknämnden kunde ha, då det gällde att ordna tillståndsgivningen. Det kunde tänkas, att man funne det lämpligt att utvidga nämndens arbetsområde.

³ Prop. 1940 nr 115 sid. 62—63.

en uppdelning av ärendena skedde på sådant sätt, att mera betydelsefulla ärenden avgjordes av nämnden in pleno genom majoritetsbeslut under det att andra ärenden kunde hänskjutas till avgörande i annan ordning, vare sig genom delegerade eller genom ordföranden efter föredragning av vederbörande tjänstemän inom nämnden.¹

Biltrafiknämnden består för närvarande av sju ledamöter, varav en är ordförande och en ställföreträdare för denne, samt sex suppleanter. Enligt den av Kungl. Maj:t utfärdade instruktionen för nämnden av den 14 mars 1941 (S. F. S. nr 160) fattas beslut i de till nämndens handläggning hörande ärendena antingen av nämnden in pleno eller av ordföranden eller dennes ställföreträdare, eller ock, enligt bemyndigande av nämnden, av kanslichefen eller annan befattningshavare hos nämnden (12 §). Av nämnden in pleno avgöras mera betydelsefulla ärenden, såsom viktigare ärenden, i vilka framställning eller utlåtande skall avgivas till Kungl. Maj:t eller chef för statsdepartement, samt ärenden, som enligt 1940 års förordning ankomma på nämnden. Nämnden in pleno är beslutsmässig, då förutom ordföranden vid sammanträdet minst tre ledamöter eller ersättare deltaga i avgörandet. Såsom nämndens beslut gäller den mening, varom de flesta förena sig, eller vid lika röstetal den som biträdes av ordföranden (13 §). I arbetsordningen eller i förekommande fall genom beslut av biltrafiknämnden in pleno bestämmes vilka ärenden eller grupper av ärenden, som må avgöras av kanslichefen eller annan befattningshavare (14 §). Andra ärenden avgöras av ordföranden eller vid förhinder för honom av ställföreträdaren (15 §).

¹ Utli. nr 27 sid. 30.

Principyttrande.

Utövandet av yrkesmässig automobiltrafik är en rörelse som, i varje fall när den bedrivs i större omfattning, kräver avsevärd kapitalinsats och medför ekonomiska risker för näringsutövaren. En enskild är ofta icke i stånd att uppbringa erforderligt kapital; att han i vissa fall icke kan förväntas vara villig helt ikläda sig det med rörelsen förenade ansvaret, är helt naturligt. Utvecklingen har ock inom den yrkesmässiga automobiltrafiken liksom inom en mångfald andra grenar av näringslivet gått i den riktningen, att rörelsen ofta drives icke av fysisk person utan av ekonomiska sammanslutningar i form av juridiska personer. Det är främst aktiebolagsformen som anlitats för enskilda företag som driva yrkesmässig automobiltrafik. Tillstånd att driva sådan trafik innehavas emellertid i icke ringa utsträckning av andra juridiska personer än aktiebolag, särskilt ekonomiska föreningar och handelsbolag.

På sätt framgår av den statistiska redogörelsen för den yrkesmässiga biltrafiken är det i synnerhet i fråga om linjetrafiken vanligt att rörelsen drives av juridisk person, under det att beställningstrafiken övervägande drives av fysiska personer. Detta förhållande står i viss samklang med de principer för tillståndsgivningen, som ligga bakom 1940 års förordning, och fått ett uttryck genom bestämmelserna i förordningens 12 § tredje stycket, att trafik-tillstånd skall ställas å fysisk eller juridisk person men att juridisk person må meddelas tillstånd till beställningstrafik, allenast om särskilda skäl därtill äro.

När det gäller att bedöma, huruvida missförhållanden uppstått eller kunna uppstå genom meddelande av trafik-tillstånd åt juridiska personer synes man böra hålla i sär frågan om juridiska personer *i och för sig* skola anses mindre lämpliga än fysiska personer såsom innehavare av trafik-tillstånd, samt spörsmålet på vad sätt med juridiska personers trafik-tillstånd möjligen förenade särskilda olägenheter kunna motverkas. Vad den förstnämnda frågan angår lär den omständigheten, att en sökande av trafik-tillstånd är juridisk person, icke i princip böra medföra att den sökande skall befinnas mindre lämplig såsom utövare av trafiken. Större företag i form av juridiska personer, särskilt aktiebolag, besitta som regel större möjligheter än enskilda personer att rationellt utveckla en rörelse, till fördel ej minst för dem som begagna sig av företagens tjänster. Överhuvud synes en sådan rationell, fast och

effektiv utbyggnad av butrafiken, som är önskvärd ur såväl trafikens egen som trafikanternas synpunkt, befrämjas genom uppkomsten av större företagsenheter på ifrågavarande område. Härigenom torde ock i viss mån underlättas lösningen av de många problem, vilka sammanhänga med frågan om s. k. genomgångsbefordran eller det frakttavtal som avser transport av gods av olika fraktförare var efter annan till den slutliga bestämmelseorten. I synnerhet beträffande sådan sammansatt eller kombinerad genomgående transport, som utföres med olika transportmedel — järnväg, bilar, fartyg och flyg — lär förekosten av större transportföretag vara ägnad att stödja ett samarbete mellan de olika transportmedlen.

De fördelar, som enligt det föregående synas förenade med att trafikföretag drivas i form av aktiebolag eller annan juridisk person, torde göra sig gällande främst beträffande linjetrafiken med såväl omnibus som lastbil. Detsamma torde i viss mån vara fallet även i fråga om annan långväga lastbilstrafik, ehuru den ej drives i form av linjetrafik. Beställningstrafiken med lastbil, liksom beställningstrafiken med personbil, torde dock i regel vara uppbyggd på individuella trafiktillstånd, som avse att tillgodose lokalt begränsade behov, och denna trafik torde till sin karaktär vara sådan, att det ofta visar sig lämpligt att densamma i första hand förbehålles fysiska personer. Naturligen kan det stundom vara ändamålsenligt, att enskilda utövare av beställningstrafik exempelvis för att stabilisera rörelsen sammansluta sig till juridiska personer. En sådan åtgärd synes icke böra förhindras genom onödigt restriktiva lagbestämmelser. Å andra sidan bör i ett dylikt fall, liksom överhuvud när fråga är om att meddela juridiska personer trafiktillstånd, en förutsättning härför vara att åt myndigheterna inrymmas erforderliga *möjligheter till kontroll*.

Vad ovan anförts leder till den slutsatsen, att juridiska personer icke i och för sig kunna anses i allmänhet mindre lämpliga än fysiska personer såsom bärare av rätten att utöva yrkesmässig biltrafik. Härmed är dock ej sagt att juridisk person bör vara helt likställd med fysisk person beträffande möjligheterna att enligt 1940 års förordning erhålla trafiktillstånd. Den statliga koncession, som utgör en förutsättning för rätten att utöva yrkesmässig automobiltrafik, blir nämligen, på sätt tidigare framhållits,¹ av väsentligen annan innebörd när den beviljas åt en juridisk än åt en fysisk person, dels på grund av att fysisk persons trafiktillstånd principiellt upphör med tillståndshavarens död, dels ock på grund av att bestämmelserna i 1940 års förordning rörande trafiktillstånds överlåtelse icke ha avseende å sådana överföringar, som ske genom överlåtelse av delägar rätt i den tillståndshavande juridiska personen.

Genom de föreskrifter, som meddelats rörande den yrkesmässiga automobiltrafiken, har man sökt skapa garanti för att rätten att utöva yrkesmässig trafikrörelse skall bliva beroende av myndighets prövning såväl

¹ Jfr ovan sid. 64 ff.

då trafiktillstånd ursprungligen meddelas som då fråga är om överlåtelse av ett gällande tillstånd. Denna grundsats kan emellertid, såsom av departementschefen anfördes i samband med förevarande utrednings igångsättande, kringgås därigenom att åt juridiska personer beviljade trafiktillstånd utan ändring av tillståndens formella karaktär övergå till ny innehavare exempelvis genom överlåtelse av aktiemajoriteten i det bolag eller andelsrätter i den förening, som ursprungligen fått tillståndet sig beviljat. Ett dylikt trafiktillstånd kan sålunda, utan att de tillståndsgivande myndigheterna hava möjlighet att inverka därpå, överflyttas till innehavare som icke skulle hava kunnat påräkna att för egen del erhålla tillstånd. Departementschefen anförde vidare, att detta förhållande icke stode väl i samklang med förordningens grundsatser beträffande tillståndsprövningen samt kunde innebära risk för att åt juridiska personer meddelade trafiktillstånd efter hand koncentrerades till ett fåtal innehavare, hos vilka de alltmera finge karaktären av trafikmonopol. Vid den förevarande utredningen borde enligt departementschefen tagas under bedömande, på vad sätt det kunde vara möjligt att, därest så befunes erforderligt, förebygga, att monopolartade sammanslutningar på ifrågavarande område uppkomme genom sådana överlåtelser av trafiktillstånd, som för närvarande icke kunna kontrolleras genom de tillståndsbeviljande myndigheternas försorg.

För utredningens fullföljande har, såsom förut nämnts, införskaffats vissa statistiska upplysningar och därjämte vissa andra uppgifter från bland annat samtliga länscentraler för lastbilstrafiken. Beträffande resultatet av denna undersökning hänvisas till vad tidigare anförts. Här skall dock erinras om följande. Trafiktillstånd har i fråga om *linjetrafiken med omnibus* i avsevärd utsträckning beviljats åt statens järnvägar och postverket samt åt andra juridiska personer, främst aktiebolag och i mindre grad handelsbolag och ekonomiska föreningar. En tendens till koncentrerings av dylika tillstånd är fullt tydlig, vilken tendens framträtt dels genom förvärv av aktier e. d. i företag som innehar trafiktillstånd, dels ock genom formella överflyttningar av själva trafiktillstånden i enlighet med bestämmelsen i 1940 års förordning 18 § 1 mom. Jämväl beträffande *beställningstrafiken* ha trafiktillstånd i ej ringa omfattning meddelats åt aktiebolag och andra juridiska personer. En mera märkbar överflyttning av trafiktillstånd hän mot en koncentrerings av dessa kan knappast sägas föreligga, ehuru med all sannolikhet en tendens i sådan riktning synes vara att förvänta när efter krisens slut trafiken åter upptages i normal utsträckning. Att en koncentrerings av trafiktillstånd befordrats genom möjligheten att överlåta aktieinnehav o. d. torde kunna tagas för givet men det ligger i sakens natur att man svårigen kan bestämt fastslå detta förhållande.

Under utredningen har vidare uppmärksamats, huruvida nuvarande restriktiva regel rörande juridisk persons rätt att driva beställningstrafik kringgåts genom *bulvansystem*.¹ Även härutinnan ställer det sig naturligen

¹ Ang. bulvanförhållanden inom aktiebolagsväsendet, jfr nedan sid. 117.

vanskligt att förebringa klara fakta. Dock torde, att döma av vissa yttranden från länscentralerna, ansatser i detta hänseende stundom ha förmärkts. Därjämte synes starkt böra understrykas, att med de stora kapitalbehov, som efter kriget säkerligen komma att yppas för åstadkommande bland annat av en förnyelse av vagnparken, en sådan situation lätt kan inträda, att enskilda trafikutövare nödgas söka ekonomiskt bistånd av större företag, som driva trafikrörelse eller transportförmedlingsverksamhet, med risk att de enskilda trafikutövarna i större eller mindre grad komma i beroendeställning till dessa företag och förlora sin självständiga ställning.

Det kan i detta sammanhang anmärkas, att det synes önskvärt att trafik-tillstånd som regel beviljas allenast dem som utöva trafikrörelsen som sitt huvudsakliga yrke och ej som bisyssla, en synpunkt som understrukits redan under det tidigare lagstiftningsarbetet.

Vad härefter angår frågan om uppkomsten av *monopolartade sammanslutningar* på förevarande område, torde befintligheten av större trafikföretag, som drivas i form av aktiebolag eller annan juridisk person, otvivelaktigt öka risken för monopoltendensers framträdande, men dock icke i och för sig behöva medföra några skadliga följder. Storföretagen besitta som regel betydligt större möjligheter än enskilda att rationellt utveckla en rörelse. Ur samhällelig synpunkt torde större trafikföretag, som skötas på ett tillfredsställande sätt, icke böra mötas med misstro i annan mån än de utnyttja sin maktställning på ett ur prissynpunkt eller annat för allmänheten olämpligt sätt. Beträffande beställningstrafiken torde knappast kunna göras gällande att för närvarande framträtt missförhållanden av sådan art, varom här är fråga. Vad angår linjetrafiken kan framhållas, att statens järnvägar intager en ställning, motsvarande en monopolartad sammanslutning, vilken blir alltmera accentuerad i den mån förstatligandet av de enskilda järnvägarerna med tillhörande billinjer fortskrider. Jämväl andra företag finnas, som själva eller genom dotterföretag driva en synnerligen omfattande linjetrafik.

Spörsmålen om trafiktillståndens koncentrerung å ett mindre antal händer och uppkomsten av monopolartade sammanslutningar på ifrågavarande område höra uppenbarligen intimt samman. Trafiktillståndens koncentrerung kan, om den drives tillräckligt långt, medföra risken att tillstånden få karaktär av trafikmonopol. Detta kan i sin tur föranleda att en sund och nyttig konkurrens såväl inom den yrkesmässiga biltrafiken som mellan denna och andra trafikmedel förhindras eller försvåras. I sistnämnda hänseende torde särskilda betänkligheter vara förbundna med trafiktillstånds beviljande åt sådana företag, vilka behärskas av representanter för andra trafikmedel än bilarna, enär desamma kunna tänkas föra en politik som går ut på ett eliminerande av den fria tävlan mellan olika transportmedel. Även om för närvarande icke förmärkts särskilt framträdande olägenheter i de nu angivna avseendena, torde dock beträffande biltrafiken läget vara sådant, att man kan befara en alltmer accentuerad utveckling hän mot monopoltendenser, vilken utveckling, särskilt när det gäller stora privata företag, innebär en

viss risk för en ur allmän synpunkt olycklig konkurrens- och prispolitik. I ett sådant läge synes det vara av största vikt, att det allmänna med stöd av lagbestämmelser kan ingripa i reglerande syfte. Lagstiftningsåtgärder synas med andra ord påkallade, i den mån gällande föreskrifter icke kunna anses tillfyllest. Innan här undersökes, huru i detta hänseende förhåller sig, skall något beröras ett spörsmål som synes vara av betydelse i synnerhet för de juridiska personernas trafiktillstånd, nämligen frågan om *handeln med trafikrättigheter* och de *goodwillvärden* som därvid ofta åsättas desamma.

Vid det första beviljandet av ett trafiktillstånd har genom bestämmelserna i 7 och följande §§ i 1940 års förordning angående förfarandet vid ansökan om trafiktillstånd möjlighet beretts för den tillståndsgivande myndigheten att ägna ärendet en allsidig prövning ur samtliga de synpunkter, som enligt förordningen böra öva inflytande på avgörandet. I fråga om trafiktillstånds överförande å annan stadgas i förordningens 18 §, att vid ansökan om sådant överförande skall fogas avtal, som kan hava upprättats rörande överlåtelsen, samt att den tillståndsgivande myndigheten skall pröva framställningen »med avseende å skälen och villkoren för överlåtelsen, lämpligheten hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasättes, samt omständigheterna i övrigt». Ehuru beträffande behandlingen av ärenden angående överlåtelse av trafiktillstånd icke givas lika utförliga föreskrifter som i fråga om ärenden angående ursprungligt beviljande av trafiktillstånd, torde dock av grunderna för 18 § få slutas, att ärenden enligt nämnda paragraf böra avgöras i stort sett under iakttagande av samma regler, som gälla för ursprungligt beviljande av trafiktillstånd. Vid avlåtande till 1940 års riksdag av proposition rörande den yrkesmässiga automobiltrafiken uttalade för övrigt departementschefen, att en föreslagen enklare handläggning av ärenden angående överlåtelser av trafiktillstånd icke borde förverkligas. Detta motiveras bland annat med, att det i regel måste anses ligga i det allmännas intresse, att för varje fall så mycket av offentlighet gåves åt affärstransaktioner mellan den förutvarande trafikutövaren och den ifrågasatta nye tillståndshavaren, att handeln med trafikrättigheter icke uppmuntrades.¹

Även i andra sammanhang har framhållits, att handel med trafiktillstånd icke borde förekomma. 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 som 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 tidigare i betänkandet upptagits rörande trafiktillståndets natur och trafiktillståndens affärsvärde (*goodwill*), erinras att de tillståndsgivande myndigheterna i sam-

¹ Jfr ovan sid. 19.

band med prövning av överlåtelse av trafiktillstånd stundom få anledning att taga ställning till det synnerligen ömtåliga och svårlösta spørsmålet om en trafikrörelses goodwill, samt att detta spørsmål 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 upp- arbetande och utveckling, men däremot icke ett på koncessionssystemets till- varo grundat eller förhöjt värde. Värden av sistberörda natur äro icke good- willvärden i egentlig mening utan ett slags monopolvärden och ur allmän synpunkt lär 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 goodwillvär- den, lär nämligen i sista hand komma att drabba den trafikerande allmän- heten i form av fördyrade transporter. Svårigheten att i ett speciellt fall från varandra skilja de nu angivna olika värdena ligger emellertid i öppen dag.¹

Uppkomsten av onormalt höga goodwillvärden skulle naturligen mot- verkas, därest myndigheterna ägde en vidsträckt bestämmanderätt i fråga om transportavgifterna. Enligt 1930 års motorfordonsförordning voro de taxor, som skulle fastställas av vederbörande myndigheter, s. k. maximi- taxor, vilket innebär att de icke må överskridas men väl underskridas. 1936 års trafikutredning ansåg beträffande utformningen av *taxesystemet* att till- ståndsmyndigheterna icke borde vara betagna möjligheten att, då särskilda förhållanden därtill föranledde, föreskriva fasta taxor för linjetrafiken med omnibus. Denna rätt ansåg utredningen emellertid endast undantagsvis böra komma till användning, exempelvis då ett omnibusföretag bedreve en med hänsyn till det allmänna eller enskilda intressen osund konkurrens med annat trafikföretag. Beträffande godstrafiken förordade utredningen maximi- taxor, dock att för linjetrafik biltrafiknämnden skulle äga att, då särskilda förhållanden därtill föranleda, i stället föreskriva fasta avgifter. Med sär- skilda förhållanden åsyftades enligt utredningens motivering osund konkur- rens mellan utövare av yrkesmässig trafik eller med annat trafikmedel.

Departementschefen yttrade i propositionen till 1940 års riksdag att den omfattning, i vilken fasta avgifter skulle kunna i stället för maximiavgifter fastställas, syntes böra begränsas till linjetrafiken. I enlighet härmed har 1940 års förordning utformats sålunda, att de av de tillståndsbeviljande myn- digheterna fastställda taxorna skola vara maximiavgifter (29 § 2 mom.). Myndigheten äger dock, då särskilda förhållanden därtill föranleda, be- träffande linjetrafik för person- eller godsbefordran i stället för maximi- avgifter fastställa fasta avgifter (29 § 3 mom.). Därjämte skola enligt 29 § 4 mom. allmänna grunder för uppställning av taxor fastställas av biltrafik- nämnden efter länsstyrelsernas hörande.

Den bestämmanderätt rörande taxesättningen, som enligt 1940 års för-

¹ Beträffande aktiebolagsrättsliga grundsatser om goodwillvärden, se nedan sid. 113—114.

ordning inrymts åt myndigheterna, är sålunda vidsträcktare än enligt tidigare gällande lagstiftning men torde dock ej utgöra ett tillräckligt medel i det syfte, varom här är fråga. För beställningstrafikens del saknas möjlighet att bestämma fasta taxor och detta lärer för övrigt av praktiska skäl knappast låta sig göra i varje fall icke i fråga om godstrafiken med dess starkt skiftande förhållanden. Men även beträffande linjetrafiken, där frågan om de höga goodwillvärdena hittills varit mest brännande, torde det vara för-enat med stora svårigheter att använda taxesättningen som en regulator å trafikföretagens goodwillvärden. Och vad angår stadgandet rörande biltrafik-nämndens befogenhet att fastställa allmänna grunder för uppställning av taxor, torde detta stadgande knappast kunna användas för att reglera taxehöjden.

När tidigare diskuterats frågan om taxesättningen för godstrafiken med bil har det närmast skett ur synpunkten, huruvida genom fasta taxor kunde ernås en reglering av konkurrensen mellan biltrafiken och övriga trafik-medel eller mellan de enskilda utövarna av yrkesmässig biltrafik.¹ De skäl, som anförts mot ett system med fasta taxor, äro i huvudsak följande. En väsentlig skillnad föreligger mellan järnvägstrafik och biltrafik i fråga om relationen mellan fasta och föränderliga kostnader. Detta förhållande måste inverka på taxebyggnaden. I jämförelse med järnvägarna kan biltrafiken ännu icke erbjuda trafikanterna den enhetlighet i fraktsatser, som järnvägarnas tariffsystem innebär. Lastbilstrafiken måste exempelvis ofta rätta fraktbudet efter tillgången på returtransporter. Härei ligger en svaghet, som dock så småningom borde kunna elimineras genom dels en ordnad linjetrafik, dels ock centralisering av beställningar. Fasta taxor för lastbilstrafiken torde många gånger försvåra möjligheterna för trafikutövarna att bedriva en i och för sig sund konkurrens med andra trafikmedel. Därest man skärskådade taxesättningen som en intern angelägenhet för lastbilstrafiken, kan en fast taxa tänkas i viss mån förhindra en osund konkurrens mellan trafikutövarna men differenserna i olika fordonstypers driftkostnader kunna försvåra en lämplig avvägning. Vidare har framhållits svårigheterna att kontrollera efterlevnaden av fasta taxor.

I samband med att 1936 års trafikutredning förordade införande av maximitaxor för godstrafiken, dock med möjlighet att med hänsyn till särskilda förhållanden fasta taxor kunde fastställas för linjetrafik, framhöll utredningen, att därest utvecklingen skulle gå i sådan riktning att sunda förhållanden icke kunde åstadkommas utan hjälp av ett av myndigheterna fixerat taxeläge, frågan borde upptagas till förnyat övervägande.

Föreskrifterna i 1940 års förordning 29 § angående taxa i yrkesmässig trafik hava varit i kraft endast under tid, då prisreglerande statliga åtgärder gällt för transportmarknaden. Erfarenheter saknas helt av föreskrifternas tillämpning under normala förhållanden. På grund härav och i an-

¹ Jfr S. O. U. 1938: 59 sid. 289 ff.

ledning av vad tidigare förekommit rörande detta spörsmål lärer det för närvarande icke böra ifrågasättas att införa mera utvidgade regler angående taxesättningen. Det torde sålunda få ankomma på myndigheterna att med uppmärksamhet följa utvecklingen i förevarande hänseende och att, därest så visar sig påkallat, upptaga frågan till ny behandling.

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 medgäve överlåtelse av trafiktillstånd till juridisk person.

Taxespörsmålet har här något berörts i samband med frågan om goodwillvärden för trafiktillstånd men det är uppenbart att detta spörsmål har en mycket vidare betydelse. Särskilt syftas härvid på risken att stora trafiksammanslutningar söka utnyttja sin maktställning genom en *monopolistisk prispolitik*. Vad ovan sagts om svårigheten att med hjälp av nuvarande föreskrifter om taxor motverka uppkomsten av höga goodwillvärden torde i minst lika hög grad äga sin tillämpning när det gäller att motarbeta en sådan prispolitik.

Ej heller eljest torde föreskrifterna i 1940 års förordning giva myndigheterna nödiga medel i detta hänseende. Med stöd av lagen den 18 juni 1925 om undersökning angående monopolistiska företag och sammanslutningar kan Kungl. Maj:t, i fråga om företag eller sammanslutning, som avser bland annat transportverksamhet och som kan antagas vara av monopolistisk natur, förordna om undersökning till utredning rörande företagets eller sammanslutningens inverkan på pris- eller omsättningsförhållandena i riket. Ett företag, som driver yrkesmässig automobiltrafik, kan alltså bli föremål för en undersökning enligt sagda lag. Det är emellertid att märka dels att en sådan åtgärd innebär ett utomordentligt förfarande, som torde komma att tillgripas allenast i rena undantagsfall, dels ock att en undersökning, som enligt lagen företoges rörande ett trafikföretag, sannolikt skulle sätta in på ett stadium då företagets prispolitik redan utövat sina skadliga verkningar.

Den lagstiftning, som kan anses erforderlig för mötande av de faror som äro en följd av monopolartade sammanslutningar på ifrågavarande område,

synes böra gå ut på att för de tillståndsgivande myndigheterna möjliggöra en sorgfällig *prövning och kontroll av de juridiska och fysiska personer, som söka trafiktillstånd*, samt en *fortlöpande kontroll* över tillståndsinnehavarna. Myndigheterna böra kunna klarlägga frågor, som äga samband med trafiktillståndens koncentrerings till ett fåtal innehavare. Då en sådan koncentrerings kan ske dolt, genom att trafiktillstånd överlåtes icke formellt men i realiteten genom överlåtelse av delägarskap i den tillståndshavande juridiska personen, bör lagstiftningen bereda möjlighet till kontroll jämväl härutinnan. Nu gällande lagstiftning vilar på den grundsatsen, att trafik-tillstånd må meddelas eller överlåtas allenast å den som befinnes lämplig att utöva trafiken. Rent logiskt synes därför kunna ifrågasättas att införa en *förhandsprövning* från det allmännas sida av förändringar *beträffande ägarintresset i den rörelse, varom fråga är*. Denna förhandsprövning skulle, vad beträffar aktiebolagen, kunna anordnas sålunda att den tillståndsgivande myndigheten ägde pröva förvärv av aktier i bolaget och att aktieförvärv vore giltigt allenast under förutsättning av myndighetens godkännande. Den inskränkning i aktiernas överlåtbarhet, som sålunda skulle gälla, borde finnas upptagen i bolagsordningen och vara angiven i aktiebreven. Utkast till en lagstiftning av den nu antydda innebörden har upptagits såsom *bilaga* till betänkandet.¹

Genom en prövning av angivna art skulle formellt sett vinnas en viss likformighet mellan trafiktillstånd för fysiska och juridiska personer. Mot en dylik lagstiftning, som skulle åt det allmänna inrymma en prövningsrätt och i viss mån bestämmanderätt i fråga om ägarintresset i den rörelse som avses med ett trafiktillstånd, synas emellertid befogade invändningar kunna resas. Motsvarande eller liknande speciallagstiftning finnes icke å områden, som kunna anses jämförbara med den yrkesmässiga automobiltrafiken. Den prövning av förvärv av delägar rätt i den juridiska personen, vilken skulle anförtros åt statlig myndighet, skulle säkerligen bliva mycket ömtålig och svår. Även ett aldrig så tillfredsställande resultat härvidlag skulle knappast medföra att man vunne det syfte, som främst borde uppnås, nämligen att förhindra monopolartade sammanslutningar, då monopolsträvanden kunna komma till uttryck annorledes än genom förvärv av andelsrätt i trafikföretagen. För aktiebolagens del må sålunda erinras om förekomsten av röst- och konsortialavtal.² Då enligt utredningsmannens åsikt tillräckligt starka skäl icke påkalla en lagstiftning av nu angiven innebörd, har utredningsmannen ansett sig icke kunna förorda en lösning av de föreliggande problemen efter en sådan linje.

När det gäller att finna andra vägar för att råda bot på de missförhållanden, som kunna anses föreligga eller befaras inträda i samband med trafik-tillstånd för juridiska personer, återstår enligt utredningsmannens mening

¹ Se nedan sid. 109 f.

² Jfr nedan sid. 117.

allenast två alternativ. Det första är att till tiden begränsa de juridiska personernas trafiktillstånd och det andra att inom ramen av gällande förordning införa nya kontrollföreskrifter.

Därest trafiktillstånden för juridiska personer vore begränsade till viss tid¹, efter vilken obligatoriskt omprovning skulle ske av trafiktillståndets fortbestånd, förlorade problemet om de juridiska personernas trafiktillstånd åtskilligt i betydelse. Några speciella föreskrifter för kontrollen över de juridiska personerna bleve då knappast erforderliga. När på sin tid 1932 års trafikutredning föreslog, att trafiktillstånd i allmänhet skulle begränsas till viss tid, invändes häremot, att detta skulle, särskilt för personlinjetrafiken med dess i regel betydande anläggningskapital, verka hindrande på trafikens utveckling, vartill komme, att mot slutet av varje period nyanskaffning och underhåll sannolikt så vitt möjligt skulle komma att uppskjutas.² I de förslag, som sedermera framlades till reglerande av den yrkesmässiga trafiken, uteslöts bestämmelsen om trafiktillståndets tidsbegränsning, och enligt 1940 års förordning skall i princip trafiktillstånd gälla tills vidare (17 § 1 mom.). Utredningsmannen har icke ansett sig böra föreslå någon ändring härvidlag. Det må emellertid anmärkas, att undantag från denna princip enligt sagda lagrum gäller i fall »särskilda omständigheter till annat föranleda», varjämte med stöd av 12 § tredje stycket tredje punkten trafiktillstånd kan begränsas att omfatta viss kortare tid, »därest förhållandena därtill föranleda». Att för närvarande tillstånd att bedriva beställningstrafik för godsbefordran på dylikt sätt begränsas har förut nämnts.³

I några yttranden över biltrafiknämndens framställning om ifrågavarande utredning har föreslagits, att juridiska personer, som bedriva yrkesmässig biltrafik, skulle hava å stationsorten bosatt, av den tillståndsgivande myndigheten godkänd *föreståndare*, vilken borde vara ansvarig för rörelsens skötsel m. m. En sådan anordning kan naturligen vara av stort värde främst för utövande av kontrollen över det rent trafikmässiga; det synes dock svårt inse att anordningen skulle vara till gagn i de avseenden, varom här är fråga.

Det alternativ, som återstår för att möta missförhållanden i samband med juridiska personers trafiktillstånd, skulle alltså vara att införa *nya kontrollföreskrifter inom ramen av gällande förordning*. Utredningsmannen har för sin del funnit denna utväg vara att förorda. De synpunkter, som i det föregående antytts böra vara vägledande för meddelandet samt innehavet av tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik och vilka synpunkter i stort sett sammanfalla med de principer för tillståndsgivningen, som betonades redan

¹ Enligt kungl. förordningen den 26 maj 1922 om luftfart § 35 må giltigheten av tillstånd, som av Kungl. Maj:t meddelas för utövning av luftfart i regelbunden trafik å viss luftfartsled, begränsas till viss tid. — Oktroj till drivande av bankrörelse meddelas enligt 3 § lagen om bankrörelse för viss begränsad tid.

² Jfr ovan sid. 14.

³ Jfr ovan sid. 35—36.

vid tillkomsten av gällande författning, synas enligt utredningsmannen er-
hålla ett tillräckligt uttryck i lagstiftningen genom att i förordningen an-
gående yrkesmässig automobiltrafik införas vissa nya stadganden. Det av
utredningsmannen framlagda lagförslaget innefattar sålunda vissa tillägg
och ändringar i 1940 års förordning i ämnet. De nya bestämmelserna inne-
bära i huvudsak *dels* en centralisering till biltrafiknämnden av all tillstånds-
givning åt juridiska personer (5 §), *dels* införande av en vidsträcktare upp-
giftsskyldighet gentemot den tillståndsgivande myndigheten för den som
söker eller innehar trafiktillstånd ävensom i samband med framställning om
överlåtelse av trafiktillstånd (7, 12 och 18 §§), *dels* ock, i ändamål att vinna
effektivitet för de nya bestämmelserna, en utvidgning av möjligheterna att
återkalla trafiktillstånd (19 §) och en komplettering av straffbestämmel-
serna. Övriga föreslagna ändringar äro i regel betingade av ändringarna i
förenämnda paragrafer.

Vägledande grundsatser vid utarbetande av ifrågavarande förslag hava varit
följande. På grund av de påtagliga fördelar, som i viss utsträckning måste
anses förenade med att trafikföretag drivas i form av aktiebolag eller annan
juridisk person, bör möjligheten att bevilja juridisk person trafiktillstånd
fortfarande stå öppen. Med hänsyn till de utvidgade möjligheter till kon-
troll över de juridiska personernas trafiktillstånd, som innefattas i förslaget,
kunde ifrågasättas att slopa det i förordningen 12 § tredje stycket uppställda
villkoret för att åt juridisk person må meddelas tillstånd till beställnings-
trafik, nämligen att särskilda skäl därtill äro. Lagtexten giver icke närmare
vägledning, då det gäller att avgöra innebörden av sistnämnda inskränkande
föreskrift. Vid tillkomsten av 1940 års förordning uttalade emellertid de-
partementschefen, att den dittillsvarande utvecklingen, enligt vilken tillstånd
till beställningstrafik i regel begränsades till fysiska personer men däremot
tillstånd till linjetrafik åtminstone i större skala kunde medgivas även åt
juridiska personer, i stort sett syntes ändamålsenlig. De tillståndsgivande
myndigheterna torde vid tillämpningen av omförmälda bestämmelser i all-
mänhet hava följt de sålunda angivna riktlinjerna. Vissa ojämnheter i till-
ämpningen hava dock förekommit och föranlett att ärenden om trafiktill-
stånd bragts under Kungl. Maj:ts prövning. Det torde vanligen framstå som
mest naturligt, att beställningstrafiken särskilt med lastbil och personbil om-
händerhaves av enskilda trafikutövare och berörda inskränkande föreskrift
synes därför vara fullt berättigad. Då ett klarläggande av villkorets innebörd
icke gärna låter sig göra i författningstexten men å andra sidan den tillstånds-
givande myndigheten, d. v. s. biltrafiknämnden, vid bedömningen av lämp-
ligheten att meddela juridisk person tillstånd till beställningstrafik bör kunna
stödja sig på en uttrycklig lagregel, enligt vilken viss återhållsamhet härut-
innan bör iakttagas, har berörda stadgande bibehållits. Förordningens till-
ämpning i förevarande avseende blir alltså i fortsättningen liksom hittills
beroende av en prövning från fall till fall. I ändamål att skapa förutsätt-

ningar för en enhetlig praxis i bland annat nu berörda hänseende och för att möjliggöra införande, på sätt nedan närmare utvecklas, av en central kontroll över juridiska personers trafiktillstånd, föreslås emellertid att samtliga trafiktillstånd för juridiska personer skola meddelas av statens biltrafiknämnd. Att jämväl tillstånden åt juridiska personer till linjetrafik böra meddelas av en för hela landet gemensam myndighet torde vara påkallat ej minst med hänsyn till angelägenheten att effektivt kunna kontrollera monopolartade tendenser.

I förordningens 7 § har föreslagits stadganden, som åsyfta bland annat att vinna garanti för att den som beviljas trafiktillstånd skall driva rörelsen för egen räkning och att han ej är bulvan för annan. Då denna fråga är av betydelse för den yrkesmässiga automobiltrafiken över huvud, hava de föreslagna bestämmelserna icke inskränkts att gälla vare sig någon viss trafik eller till det fall att juridisk person söker trafiktillstånd. Det må anmärkas, att spørsmålet om bulvanförhållanden synes vara av icke mindre vikt, därest man är av den åsikten att de föreliggande problemen bäst lösas genom en speciallagstiftning rörande prövning av förvärv av andelsrätt i företag, som driva yrkesmässig automobiltrafik. En sådan speciallagstiftning lär icke göra de i 1940 års förordning förordade tilläggen obehövlige.

Som förut nämnts äro *statens järnvägar och postverket* undantagna från tillämpningen av bestämmelserna i 5 § rörande trafiktillstånd, i vad avser linjetrafiken.¹ Med den centralisering till biltrafiknämnden av all tillståndsgivning för juridiska personer, som förordas i betänkandet, synas skälen till dessa undantag delvis bortfalla. Rent principiellt framstår det som angeläget, att statens järnvägar och postverket äro underkastade samma grundsatser för den yrkesmässiga biltrafiken som enskilda personer och företag. Det synes förty förtjäna övervägas, huruvida ej berörda undantag för tillståndsgivningen borde upphävas och biltrafiknämnden äga avgöra ärenden angående tillstånd för statens järnvägar och postverket att bedriva linjetrafik, på samma sätt som nämnden redan nu i viss utsträckning avgör frågor om tillstånd för dessa att driva beställningstrafik.

Beträffande författningsförslaget må anmärkas, att svårigheter måhända inställa sig för att åstadkomma en effektiv tillämpning av förslaget. Utredningsmannen förmenar emellertid att redan tillvaron av lagbestämmelser i kontrollerande och reglerande syfte kan förväntas leda till ett förbättrat läge i de hänseenden, som avses med utredningen. Först om de medel, som enligt förslaget ställas till de tillståndsgivande myndigheternas förfogande, icke skulle visa sig tillräckligt effektiva, torde böra övervägas att vidtaga längre gående lagstiftningsåtgärder.

¹ Jfr ovan sid. 20 och 78.

Under utredningsmannens överläggningar med de tillkallade sakkunniga hava i vissa hänseenden uttalats *skiljaktiga meningar*.

Direktören K. H. Lundqvist och *direktören N. Schéle* — representanter för järnvägarnas samarbetsnämnd och för svenska omnibusägareförbundet — hava sålunda förklarat sig anse anledning saknas att föreslå nya författningsföreskrifter samt tillika uttalat farhågor för att ytterligare föreskrifter kunna förhindra eller försvåra en ändamålsenlig utveckling av den yrkesmässiga automobiltrafiken. Direktören Lundqvist har åberopat de skäl, som av samarbetsnämnden i dess yttrande över biltrafiknämndens framställning anförts mot företagande av ifrågavarande utredning.¹ Direktören Schéle har åberopat innehållet av Sveriges trafikbilägares riksorganisations yttrande över samma framställning.²

Direktören Schéle har vidare framhållit, att bestämmelser för att motverka uppkomsten av monopolartade sammanslutningar på ifrågavarande område syntes bliva tämligen illusoriska, såframt de ej gällde för det stora monopolföretaget i fråga om linjetrafiken med omnibus, statens järnvägar, och har därför understrukt betydelsen av att statens järnvägar icke borde intaga någon privilegierad ställning på området.

Såväl direktören Lundqvist som direktören Schéle ha förordat, att juridisk person borde vara helt jämställd med fysisk person i fråga om möjligheten att erhålla trafiktillstånd, och att på grund härav ur 1940 års förordning 12 § borde uteslutas bestämmelsen att tillstånd till beställningstrafik må meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill äro. De ha i detta sammanhang även pekat på den enligt författningsförslaget införda enhetliga prövningen av trafiktillstånd för juridiska personer.

Direktören Lindhé — representant för svenska droskbilägareförbundet — har anslutit sig till sistnämnda uppfattning men i övrigt förklarat sig i princip gilla utredningsmannens förslag.

Representanten för handelskamrarna, *riksdagsmannen E. C. Sylwan* har förklarat sig i stort sett gilla förslaget.

Kanslichefen i biltrafiknämnden *C. Å. Odén* — som i likhet med övriga sakkunniga utgått från att trafiktillstånd under vissa förhållanden bör kunna beviljas åt juridiska personer — har ansett det logiskt och principiellt riktiga vara en prövning i fråga om överlåtelse av andelsrätter i företag, som utöva yrkesmässig biltrafik. De av utredningsmannen föreslagna åtgärderna kunde befaras icke bliva tillfyllest för ernående av en effektiv kontroll i fråga om juridiska personers innehav av trafikkäptigheter.

Representanten för svenska lasttrafikbilägareförbundet, *direktören C. Byström*, har ansett en mera ingående kontroll från det allmännas sida över juridiska personer, som inneha trafiktillstånd, erforderlig och att för detta ändamål borde övervägas lagstiftningsåtgärder, syftande till att införa en

¹ Jfr ovan sid. 30—32.

² Jfr ovan sid. 32—33.

prövning från det allmännas sida rörande överlåtelse och förvärv av aktier eller andelar i företag, åt vilket beviljats trafiktillstånd. Direktören Byström har förordat det såsom bilaga till betänkandet fogade utkastet till lag angående företag, som driva yrkesmässig automobiltrafik. Under angivna förutsättning har direktören Byström — som betonat önskvärdheten av att å ifrågavarande område juridiska personer må kunna tillskapas — förklarat sig icke ha något att erinra mot att den i 1940 års förordning 12 § upptagna restriktiva regeln beträffande möjligheten att bevilja juridisk person tillstånd till beställningstrafik må kunna utgå.

Speciell motivering.

Bland de ändringar och tillägg till 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik, som förordas i det föreliggande författningsförslaget, utgör den fullständiga centraliseringen till biltrafiknämnden av alla ärenden rörande trafiktillstånd för juridiska personer den grundläggande och väsentliga nyheten. Innan närmare redogöres för den i 5 § av förordningen upptagna bestämmelsen härom, skall något behandlas den inverkan ifrågavarande ändring av tillståndsgivningen kan medföra beträffande *de tillståndsgivande myndigheternas* och särskilt biltrafiknämndens *verksamhet*.

För biltrafiknämnden kommer uppgiften att handlägga samtliga ärenden rörande trafiktillstånd åt juridiska personer, varunder inbegripes jämväl infordrande av uppgifter och över huvud den fortlöpande kontrollen sedan ett tillstånd beviljats (jfr förslagets 12 och 19 §§), säkerligen att medföra visst ökat arbete. Det bör emellertid observeras att nämnden på grund av dess allmänna skyldighet att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga biltrafiken — sådan denna skyldighet kommer till uttryck dels i 1940 års förordning och dels i Kungl. Maj:ts instruktion för nämnden av den 14 mars 1941 (S. F. S. nr 160) — redan nu har att övervaka övriga myndigheters tillståndsgivning. Enligt 1940 års förordning 39 § äger sålunda nämnden, vilken jämlikt 15 § skall erhålla del av samtliga beslut om trafik-tillstånd, rätt att överklaga beslut som meddelats av länsstyrelse eller polis-myndighet. Över sådana ansökningar om trafiktillstånd, som det ankommer på nämnden att pröva, skall enligt stadganden i 8 och 9 §§ nämnden infordra yttranden av vederbörande länsstyrelser och på dessa ankommer att verkställa erforderlig utredning i ärendena. Med hänsyn till det anförda torde den föreslagna centraliseringen av tillståndsgivningen visserligen icke under nuvarande förhållanden medföra en mera avsevärd ökning av arbetet inom nämnden. Den utvidgade tillståndsgivningen och den fortlöpande

kontrollen över juridiska personers trafiktillstånd utgöra dock faktorer, som successivt torde komma att innebära ett väsentligt ökat arbete.

Även om de nu föreslagna ändringarna i 1940 års förordning icke för närvarande kunna anses påkalla förändringar i biltrafiknämndens organisation eller arbetssätt, läser detta spörsmål snart aktualiseras på grund av den forcerade utveckling å biltransportmarknaden, som med all säkerhet är att förvänta efter krigets slut. Ehuru berörda spörsmål torde falla utanför ramen för den förevarande utredningen, vill utredningsmannen erinra om de olika förslag och uttalanden, som under förarbetena till 1940 års förordning framkommo rörande frågan om organisationen av den centrala myndigheten.¹ Det kan även förtjäna anmärkas, att i skilda sammanhang under den senaste tiden framförts långt gående reformkrav beträffande organiserandet, då normala trafikförhållanden inträda, av den statliga uppsikten över trafikapparaten i dess helhet.

Enligt den för biltrafiknämnden gällande instruktionen skall beslut i de till nämndens handläggning hörande ärendena fattas, allt efter deras beskaffenhet, antingen av nämnden in pleno, eller av nämndens ordförande eller dennes ställföreträdare, eller ock, enligt bemyndigande av nämnden, av kanslichefen eller annan befattningshavare (12 §). I 13 § av instruktionen uppräknas de ärenden, som i allmänhet skola avgöras av nämnden in pleno. Bland dessa nämnas under b) »sådana ärenden, som enligt förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. eller 2 § d)—f) denna instruktion ankomma på nämnden».² Dessa föreskrifter måste leda till, att biltrafiknämnden in pleno nödgas handlägga ett stort antal likartade ärenden, vilket är ägnat att tynga nämndens arbete. På grund härav har det syntts kunna ifrågasättas, om ej till nämndens prövning in pleno borde hänskjutas allenast ärenden av principiell natur. För att möjliggöra en lättnad i nämndens arbete föreslår utredningsmannen, att i instruktionen för nämnden 13 § under b) till de citerade orden fogas »dock att ärenden eller vissa slag av ärenden enligt nämndens förordnande må undantagas från handläggning och avgörande av nämnden in pleno».

Därest ett tillägg av angivna innebörd godkännes, skulle ärenden, som bleve föremål för förordnande enligt detsamma, enligt instruktionen avgöras av ordföranden eller vid förhinder för honom av ställföreträdaren (15 §), såframt ej jämlikt bestämmelse i arbetsordningen för nämnden eller beslut av nämnden in pleno ärendena må avgöras av kanslichefen eller annan befattningshavare hos nämnden (14 §).

Den överflyttning av ärenden angående trafiktillstånd till biltrafiknämnden från länsstyrelserna resp. polismyndigheterna i städer, som blir en följd av de ändrade reglerna för tillståndsgivningen, läser med hänsyn till vad

¹ Jfr ovan sid. 73 ff.

² I 2 § d)—f) omnämnas vissa bestämmelser, som skola utfärdas jämlikt sagda förordning.

ovan sagts allenast obetydligt inverka på sistnämnda myndigheters arbetsbörda.

5 §.

I *förevarande paragraf fjärde stycket* har upptagits stadgande att trafik-tillstånd, som ställes å juridisk person, skall meddelas av biltrafiknämnden. Paragrafens femte stycke har dels undergått jämkning för att utmärka att detsamma endast avser trafikstillstånd för fysisk person, dels ock ändrats såtillvida att polismyndighet i stad icke vidare skall vara tillståndsgivande myndighet beträffande beställningstrafik för personbefordran med omnibus.

Med en centralisering till biltrafiknämnden av samtliga ärenden om trafikstillstånd för juridiska personer vinnes en enhetlig bedömning av frågor som sammanhånga med de juridiska personernas trafikstillstånd och den centrala myndigheten får en bättre överblick över möjligen framträdande tendenser att koncentrera trafikstillstånden och monopolisera trafiken.¹ Härom hänvisas till vad förut yttrats. Under det att den sålunda föreslagna centraliseringen grundas på den omständigheten, att den tillståndssökande är juridisk person, är det enligt 5 § i dess nuvarande lydelse uteslutande förhållanden avseende omfattningen av linjetrafik eller lastkapaciteten av de i beställningstrafik för godsbe- fordran använda fordonen, som avgöra om ärenden angående trafikstillstånd skola handläggas av nämnden. Därest förslaget godtages, kommer alltså en uppdelning av sagda ärenden att ske efter två olika varandra korsande system. De olägenheter, som i och för sig må anses förenade härmed, torde dock, av skäl som nedan angivas, icke vara alltför stora och i varje fall icke överväga fördelarna av en centraliserad tillståndsgivning för juridiska personer.

Under förarbetena till 1940 års förordning behandlades ingående frågan om den lämpliga avgränsningen mellan nämndens och länsstyrelsernas tillståndsprövning.² Från vissa håll hävdades den meningen, att en centralisering av tillståndsprövningen utöver vad som stadgas i förordningen syntes ändamålsenlig. 1936 års trafikutredning förordade sålunda, att all tillståndsgivning i fråga om linjetrafik för godsbe- fordran borde förläggas till biltrafiknämnden, och järnvägsstyrelsen fann det ofrånkomligt, att nämndens tillståndsgivning finge omfatta även sådan beställningstrafik för godsbe- fordran, som avsåge användning av fordon med lastkapacitet av mer än 2·5 ton. Styrelsen motiverade detta därmed att bilar med en lastförmåga över 2·5 ton ofta användas i långtrafik samt att långtrafiken som regel faktiskt hade linjetrafiks karaktär.

I fråga om de principer, varpå 1940 års förordning vilar i fråga om uppdelningen mellan myndigheterna av tillståndsgivningen³, må beträffande

¹ Jfr stadgandet i 1940 års förordning 16 §, att hos nämnden skall föras register över innehavare av tillstånd som beviljats av nämnden.

² Jfr ovan sid. 74 ff.

³ Jfr departementschefens anförande i prop. 1940 nr 115, ovan sid. 77.

linjetrafiken anmärkas att den mera lokalt betonade trafiken lyder under vederbörande länsstyrelse. Enligt 5 § gäller nämligen beträffande linjetrafiken att tillståndsgivande myndighet är biltrafiknämnden i fråga om trafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län, samt i övriga fall länsstyrelserna. Då man lär kunna utgå från att den linjetrafik, som drives i större skala, övervägande drives eller kommer att drivas av juridiska personer, samt omvänt att linjetrafik, som bedrivs av juridiska personer, vanligen är eller tenderar att bliva av större omfattning — ofta berörande mer än ett län — torde den nu föreslagna utvidgningen av nämndens prövningsrätt få anses stå i viss överensstämmelse med förordningens nuvarande grunder. Det förtjänar anmärkas, att den nuvarande gränsdragningen mellan myndigheternas tillståndsgivning icke visat sig fullt ändamålsenlig, i det att länsstyrelserna i vissa fall blivit tillståndsgivande myndighet för en avsevärd genomgående linjetrafik, som formellt berör endast ett län.¹ Å andra sidan kan nämnden stundom få pröva trafik-tillstånd berörande korta sträckor. Därest till biltrafiknämnden hänskjutas alla ärenden angående trafik-tillstånd för juridiska personer, torde detta leda till en viss förbättring i angivna hänseenden.

Vad härefter angår *beställningstrafiken för godsbefordran* ankommer för närvarande på biltrafiknämnden att bevilja trafik-tillstånd för tyngre lastbilar — när maximilasten överstiger för lastbil 3 500 kilogram resp. för lastbil jämte släpvagn 4 000 kilogram — vilket motiverats med att den centrala myndigheten borde handlägga ansökningar om rätt att använda fordon med större lastförmåga än som vanligen kommer till användning i den lokala trafiken. Under senare år har förmärkts en tydlig tendens till ökning av lastbilarnas lastkapacitet, en tendens som efter krisen med all sannolikhet kommer att ytterligare framhävas. Biltrafiknämnden kommer sålunda även med nuvarande stadgande att framdeles vara tillståndsmyndighet för en avsevärd del av beställningstrafiken för godsbefordran. I tidigare sammanhang har visserligen ifrågasatts att höja de i 5 § angivna gränserna för bilarnas lastförmåga, därest en tendens av förut nämnd karaktär skulle göra sig gällande. Enligt utredningsmannens åsikt torde dock ej föreligga skäl till en sådan ändring, då principiellt stora fördelar lär vara förbundna med att så långt sig göra låter centralisera och enhetliggöra tillståndsgivningen. Med denna ståndpunkt vore det av intresse konstatera, huruvida juridiska personer, som driva beställningstrafik för godsbefordran, i allmänhet använda tyngre lastbilar. Anledningen till att en sådan rörelse drives i form av aktiebolag eller annan juridisk person lär väl oftast vara att rörelsen skall drivas i större omfattning och att härigenom skall vinnas en rationalisering i jämförelse med om rörelsen är uppdelad på flera fysiska perso-

¹ Sålunda har för linjetrafik å olika sträckor mellan Luleå och Örnsköldsvik tillstånd meddelats av vederbörande länsstyrelser. Ehuru trafiken enligt fastställda turlistor icke utgör en genomgående fart, torde den dock få betraktas såsom ett sammanhängande nät.

ner. Det torde även ligga nära till hands antaga, att mera kapitalstarka biltrafikföretag skola eftersträva att utföra långväga transporter, för vilka enligt erfarenhetens vittnesbörd i regel användas bilar med större lastförmåga. Vore förhållandet det nu nämnda, synes ett överförande till biltrafiknämnden av all tillståndsgivning för juridiska personer att bedriva beställningstrafik för godsbefordran stå i viss överensstämmelse med den princip för tillståndsgivningen som ligger bakom 1940 års förordning. Huru härutinnan förhåller sig torde icke med säkerhet kunna fastslås. Av de uppgifter, som införskaffats rörande till biltrafiknämnden under första halvåret 1943 och 1944 inkomna ansökningar om överlåtelse av tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran (med tyngre vagnar), framgår emellertid att under det att samtliga sådana ärenden ökat med allenast omkring en tredjedel första halvåret 1944 i jämförelse med samma tid 1943, de ansökningar som avsågo överlåtelser till juridiska personer i det närmaste tredubblats.¹ I den mån man härav vågar draga någon slutsats, skulle den vara att de juridiska personerna sträva efter att förvärva tyngre lastbilar.

Jämväl enligt 1940 års förordning har på en punkt genomförts en fullständig centralisering av tillståndsgivningen, nämligen beträffande *förmedlingen av godstransporter* med automobil eller s. k. transportförmedlingsrörelse enligt förordningens 33 §.² Tillstånd till sådan rörelse, vilket skall ställas å fysisk eller juridisk person, meddelas alltid av biltrafiknämnden. För närvarande finnas större aktiebolag som driva transportförmedlingsrörelse. Det förekommer att sådana bolag genom dotterbolag driva beställningstrafik för godsbefordran. Att samma myndighet kommer att meddela tillstånd för dessa juridiska personer att driva sina rörelser torde vara ägnat att skapa en bättre överblick rörande den yrkesmässiga automobilgods- trafikken.

Enligt *förevarande paragraf femte stycket* skall tillstånd till *beställningstrafik för personbefordran* med stationsort i stad alltid meddelas av polismyndigheten i staden. Stadgandet åsyftar närmast drosktrafiken. Det synes i viss mån tveksamt huruvida denna regel borde bibehållas oförändrad, med hänsyn till drosktrafikens utpräglat lokalt betonade karaktär. För närvarande torde endast undantagsvis förekomma att juridisk person driver drosktrafik. Då emellertid tillräckliga skäl icke synts påkalla att behandla nämnda trafik annorlunda än annan trafik, har något undantag i detta avseende icke upptagits i 5 § fjärde stycket. Tillstånd för juridisk person att driva beställningstrafik för personbefordran med personautomobil skall sålunda enligt förslaget meddelas av biltrafiknämnden. Härav föranledd inskränkning har vidtagits i femte stycket genom att stadgandet angivits avse allenast trafiktillstånd för fysisk person.

Vad nu sagts gäller även beställningstrafik för personbefordran med last-

¹ Jfr ovan sid. 63—64.

² Bestämmelserna i 33 § äga för närvarande icke tillämpning.

automobil, vilket undantagsvis kan förekomma (1940 års förordning 25 § 1 mom. andra stycket).

I 5 § femte stycket har ytterligare vidtagits den ändringen, att tillstånd att med omnibus bedriva beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad icke skall meddelas av polismyndigheten i staden. Anledningen till denna ändring beror på att ifrågavarande trafik, som under normala förhållanden är ganska ofta förekommande, i allmänhet har sin främsta betydelse för befordringar utom städernas områden och att tillståndsgivningen därför synes lämpligen höra ankomma på länsstyrelserna resp., i fråga om juridisk person, biltrafiknämnden.

Det må rörande biltrafiknämndens prövning av ärenden enligt förevarande paragraf påpekas, att nämnden skall infordra yttranden m. m. från vederbörande länsstyrelse och polismyndighet i stad (8 § andra stycket och 9 § 3 mom. i föreslagen ny lydelse).

Slutligen må från vad som framhållits i principyttrandet rörande ifrågavarande författningsförslag erinras, att det synes förtjäna övervägas, huruvida ej de undantag från tillståndsgivningen enligt 1940 års förordning, vilka jämlikt kungl. breven den 28 juni 1941 (S. F. S. nr 554 och 555) gälla för linjetrafik, som bedrivs av postverket och statens järnvägar, borde upphävas och biltrafiknämnden sålunda få handlägga även dessa ärenden.

7 §.

Den ökade kontrollen över trafiktillstånden och innehavarna av desamma, som åsyftas med förevarande författningsförslag, förutsätter först och främst att de *tillståndsgivande myndigheterna* vid prövning av ansökan om trafiktillstånd böra ha *tillgång till erforderliga uppgifter*. Utöver de nuvarande reglerna i 1940 års förordning 7 § angående vilka uppgifter, som skola lämnas i samband med ansökan om trafiktillstånd, föreslås i 7 § 1 mom. *dels* en bestämmelse att, där trafiktillstånd sökes för juridisk person, uppgift skall lämnas rörande företagets delägare, *dels ock* ett stadgande att den som söker trafiktillstånd skall avgiva skriftlig försäkran, att sökanden ej ämnar driva rörelsen för annans än egen eller delägarnas räkning och icke genom annan driver yrkesmässig trafik som avses i förordningen, ävensom att sökanden skall lämna de ytterligare uppgifter, som av den tillståndsgivande myndigheten infordras för ansökningens prövning. Genom dessa bestämmelser avses att vinna garanti för att sökanden icke själv är bulvan för eller eljest står i beroendeställning till annan och att han ej i eget intresse begagnar sig av bulvaner. Den tillståndsgivande myndigheten skall få viss möjlighet att bedöma, huruvida sökanden kan anses vara att anse som en självständig företagare och om det sökta tillståndet kan anses utgöra ett led i en strävan till koncentration av trafiktillstånd eller giva anledning förmoda förekomsten av monopol tendenser. Stadgandet om rätt

för myndigheten att infordra ytterligare uppgifter, vars tillämpning blir beroende på myndighetens prövning från fall till fall, skulle bereda ökad möjlighet i sagda avseende. För ansökningsens prövning kunna erfordras upplysningar exempelvis huruvida sökanden ej genom kontrakt eller annorledes förbundit sig att i utövandet av rörelsen följa vissa direktiv eller hans handelsfrihet eljest är inskränkt.¹ Vid infordrande av uppgifter bör naturligen beaktas bland annat de i 12 § av 1940 års förordning uppställda villkoren för meddelande av trafiktillstånd.

Vad angår de obligatoriska uppgifterna i samband med en ansökan om trafiktillstånd må anmärkas att det stundom synes vara tillfyllest att angiva de största delägarna i den juridiska personen. Ett uppräknande av alla aktieägare i ett järnvägsaktiebolag lär exempelvis icke böra krävas. Att avgivande av försäkran i ovan angivet hänseende bör vara obligatoriskt, för såväl fysisk som juridisk person, synes betingat bland annat av att en dylik försäkran bildar ett underlag för en fortlöpande kontroll av tillståndshavaren. Innehållet av försäkran kan stundom icke direkt ansluta sig till ordalagen i det föreslagna nya stadgandet, exempelvis då sökanden är ett dotterbolag eller ett moderbolag, som genom dotterbolag driver yrkesmässig biltrafik. I sådana fall åligger det sökanden att upplysa om de föreliggande förhållandena samt att lämna försäkringens innehåll härefter. Det ankommer sedan på den tillståndsgivande myndigheten att pröva, vilken verkan de förhandenvarande omständigheterna kunna ha för ärendets avgörande.

I 34 § 1 mom. har stadgats straff bland annat för den som i ansökan om trafiktillstånd eller i annan handling som åberopas hos tillståndsgivande myndighet uppsåtligen meddelar oriktig eller vilseledande uppgift. Lämnande av oriktiga uppgifter böra även, därest trafiktillstånd beviljas, kunna föranleda tillståndets återkallelse enligt 19 §.

De uppgifter, som skola lämnas av eller kunna komma att infordras av juridiska personer som söka trafiktillstånd, torde i regel kunna tillhandahållas av dem som företräda den juridiska personen. Upplysningar lära sålunda kunna erhållas om delägarna i företaget i fråga, innehållet av avtal mellan delägare i handelsbolag m. m. Viss tveksamhet härutinnan synes råda i fråga om aktiebolagen, när aktieägare icke äro skyldiga att låta registrera sina aktier. Man torde emellertid kunna utgå från att styrelsen i ett aktiebolag i allmänhet äger och i varje fall utan alltför stor svårighet kan förskaffa sig någorlunda säker kännedom om aktieinnehavet, med tillhjälp av bland annat bolagsstämmoprotokoll och uppgifter rörande lyftade utdelningar. Det förtjänar för övrigt påpekas, att för bedömning av vem som i ett aktiebolag utövar ett dominerande inflytande det ingalunda behöver vara tillfyllest att äga kännedom om aktiefördelningen. Jämväl andra faktorer äro härutinnan av betydelse, exempelvis kreditgivning, förhållandet till dotterföretag m. m. Vissa upplysningar i dessa avseenden torde

¹ Ang. s. k. konkurrensklausuler i avtal, se avtalslagen 38 §.

kunna erhållas av bolagens redovisningshandlingar, varav avskrift årligen skall tillställas patent- och registreringsverket.¹ En ökad möjlighet till upplysningar lär komma att ernås, sedan den nya aktiebolagslagen med dess större krav på redovisningens fullständighet trätt i tillämpning.²

Det må anmärkas, att föreskrifterna i 7 § 1 mom. äga tillämpning jämväl i fråga om yrkesmässig uthyrning av automobil på grund av hänvisningen i 32 § 1 mom. andra stycket.

9 §.

I förevarande paragraf har *dels* nuvarande 3 mom. placerats som 2 mom., *dels ock* bestämmelserna i nuvarande 2 mom. upptagits i 3 mom. och därvid undergått komplettering med anledning av att enligt 5 § i dess föreslagna nya lydelse biltrafiknämnden skall pröva frågor om tillstånd för juridisk person att driva beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad. I sådana ärenden skall nämnden infordra yttrande från polismyndigheten i staden.

12 §.

Under motiveringen av de föreslagna ändringarna i 1940 års förordning hava inledningsvis angivits de skäl, som enligt utredningsmannens mening tala för ett bibehållande av stadgandet i *förevarande paragraf tredje stycket* andra punkten, att tillstånd till beställningstrafik må meddelas juridisk person, allenast om särskilda skäl därtill äro.³ Vad sökanden härutinnan skall förebbringa för utredning bör ankomma på biltrafiknämnden att pröva från fall till fall. Naturligen bör nämnden söka utbilda en fast praxis, under beaktande främst av vad ur det allmännas synpunkt framstår som önskvärt när det gäller beställningstrafiken. I fråga om linjetrafik däremot lär den omständigheten, att sökanden är juridisk person, kunna åberopas som vägran för att bevilja trafikstillstånd allenast, därest speciella omständigheter göra sökanden olämplig såsom utövare av trafiken.

Trafikstillstånd skall enligt 12 § tredje stycket första punkten upptaga de villkor och bestämmelser som provas nödiga. Med stöd av denna bestämmelse lär den tillståndsgivande myndigheten ganska fritt kunna uppställa villkor för fortbeståndet av ett trafikstillstånd. Stadgandet torde sålunda möjliggöra för den tillståndsgivande myndigheten att ålägga tillståndshavaren att vid vissa återkommande tidpunkter lämna myndigheten upplysningar av betydelse för tillståndets giltighet, exempelvis angående förändringar i förhållanden, som tidigare bringats till myndighetens kännedom. Det sy-

¹ Jfr föreskriften i instruktionen för nämnden 4 §, att nämnden äger att av verk och myndigheter erhålla de upplysningar och det biträde, som för nämndens verksamhet fordras och av vederbörande kunna lämnas.

² Jfr nedan sid. 112 ff.

³ Att vissa av de sakkunniga hysa skiljaktig mening, se ovan sid. 92—93. Skälen för ett slopande av stadgandet synas vara starkare, därest ifrågasättes att införa en särskild lagstiftning rörande förvärv av andelar i trafikföretag av juridisk persons karaktär, jfr Bilaga.

nes emellertid lämpligt att, särskilt med tanke på tillstånden till beställnings- trafik, upptaga en uttrycklig föreskrift som möjliggör för myndigheten att utöva en fortlöpande kontroll över trafikstillstånden. I ett nytt stycke av 12 §, *fjärde stycket*, har därför intagits en regel av innehåll, att innehavare av trafikstillstånd är skyldig att, efter bestämmande av myndighet som äger meddela tillståndet, lämna uppgifter rörande förhållanden, som med hänsyn till de i förordningen stadgade grunderna finnas vara av betydelse för trafikstillståndets fortvarande giltighet. Denna regel bör ses i belysning av de bestämmelser, som i 7 § förordats i fråga om uppgiftsskyldigheten för den som söker trafikstillstånd. För den fortlöpande kontrollen över trafikstillstånden kräves, att de tillståndsgivande myndigheternas kännedom om tillståndshavarna icke förminskas. Med stöd av ifrågavarande stadgande kan kontrolleras om de »särskilda skäl», som talat för att åt en juridisk person meddelats tillstånd att driva beställningstrafik, fortfarande föreligga. Är så ej fallet, bör myndigheten söka åstadkomma rättelse. I sista hand kan trafikstillståndet återkallas jämlikt 19 §.

Vad angår upplysningar angående delägarskap i juridisk person, som innehar trafikstillstånd, torde den som företräder den juridiska personen i allmänhet kunna lämna erforderliga uppgifter. Beträffande ekonomiska föreningar torde styrelsen kunna lämna uppgifter rörande nya medlemmars antagande, medlemmars avgång ur föreningen m. m. I fråga om aktiebolagen hänvisas till vad förut uttalats vid 7 §.

Frågan vilka uppgifter som med stöd av det föreslagna stadgandet böra avfordras tillståndshavaren lär, såvitt angår biltrafiknämnden, allenast undantagsvis behöva behandlas av nämnden in pleno utan kunna avgöras av dess ordförande eller, enligt bemyndigande av nämnden, av kanslichefen. Motsvarande synes böra gälla infordrande av uppgifter jämlikt 7 § 1 mom. tredje stycket sista ledet. Det må i detta sammanhang erinras, att det åligger nämndens kansli att infordra yttranden och verkställa utredning i ärenden som ankomma på nämndens handläggning.¹

Försummelse att lämna uppgift enligt förevarande stadgande torde kunna föranleda påföljd enligt 19 §; straff inträder enligt 34 § 2 mom. Att meddelande av oriktig eller vilseledande uppgift kan medföra straffansvar stadgas i 34 § 1 mom.

14 §.

Enligt denna paragraf bör för linjetrafik tillståndsgivande myndighet efter nödig utredning fastställa *turlista* i erforderlig omfattning. I de fall biltrafiknämnden meddelat trafikstillstånd har, redan enligt förordningens nuvarande lydelse, visat sig ändamålsenligt att nämnden kan uppdraga åt länsstyrelse att fastställa turlistan. Ett stadgande härom har införts i paragrafen.

¹ Instruksen för nämnden 10 §. Jfr ovan sid. 94.

På grund av hänvisningen i 33 § 4 mom. sista stycket till 14 § blir berörda stadgande tillämpligt även i fråga om transportförmedlingsrörelse.

18 §.

I 18 § 1 mom. första stycket har föreslagits den ändringen, att medgivande till överlåtelse av trafiktillstånd skall lämnas av den myndighet som enligt förordningen äger meddela trafiktillståndet för den, varå överlåtelsen skett. Denna myndighet behöver icke vara densamma som i det föreliggande fallet beviljat trafiktillståndet.

18 § 1 mom. har vidare undergått den ändringen att till *andra stycket* sammanförts nuvarande andra och tredje styckena samt att därtill fogats en ny bestämmelse, av innehåll att vad i förordningen stadgas angående ansökan om trafiktillstånd i tillämpliga delar skall gälla beträffande framställning om överlåtelse av trafiktillstånd. Ansökan om överlåtelse av trafiktillstånd skall sålunda vara åtföljd av försäkran och jämväl i övrigt kompletteras med uppgifter efter vad som föreskrives i 7 §. Vad beträffar sättet för handläggningen av ärenden om överlåtelse av trafiktillstånd torde det däremot icke böra vara ett absolut krav, att föreskrifterna i 8 och 9 §§ skola iakttagas.

Med stöd av förevarande stadgande äger den tillståndsgivande myndigheten infordra upplysningar rörande bland annat ekonomiska uppgörelser i samband med överlåtelsen och torde kunna införskaffa annat material, som erfordras för en bedömning av spörsmålet huruvida vid överlåtelsen beräknats särskild gottgörelse för goodwill.

Det må erinras att stadgandet i 18 § 1 mom. äger motsvarande tillämpning å uthyrningsrörelse och transportförmedlingsrörelse, på grund av hänvisningarna i 32 § 3 mom. första stycket och 33 § 4 mom. sista stycket.

19 §.

Denna paragraf innehåller bestämmelser rörande *återkallelse eller indragning för viss tid av trafiktillstånd*. Paragrafen har till en början undergått den jämkningen, att myndighet som är behörig vidtaga dylik åtgärd föreslagits skola vara den myndighet som äger meddela trafiktillståndet. Detta är ej alltid samma myndighet som faktiskt beviljat trafiktillståndet. Att i sådant fall sistnämnda myndighet äger hos den behöriga myndigheten göra framställning om återkallelse eller indragning framgår av 1940 års förordning 39 §.

Enligt förevarande paragraf i dess nuvarande lydelse kan trafiktillstånd återkallas eller för viss tid indragas 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. Uppräkningen av de omständigheter, som kan föranleda återkallelse eller indragning, lär giva

vid handen att paragrafen åsyftar, förutom överträdelser av bestämmelserna i förordningen, fall som på ett eller annat sätt har att göra med själva trafikens utövande. Paragrafen torde vara tillämplig i händelse en trafik innehavare lämnat i betydelsefulla avseenden oriktiga uppgifter enligt 7 och 12 §§ eller helt försummar att lämna uppgifter enligt sistnämnda paragraf. Däremot lär stadgandet knappast kunna utnyttjas, om exempelvis en tillståndshavare anses olämplig som trafikutövare på den grund att han är bulvan för annan. Med de principer, varpå de föreslagna ändringarna av 1940 års förordning vila, har det syns påkallat att utvidga möjligheterna att återkalla eller indraga trafiktillstånd till sist berörda fall och till andra fall, som kunna sägas röra närmast frågan vilka ägarintressen som stå bakom tillståndshavaren. Förevarande paragraf har förty undergått komplettering, så att enligt dess föreslagna nya lydelse möjligheten att återkalla trafiktillstånd inträder jämväl när så påkallas »på grund av väsentliga förändringar i avseende å förhållanden av betydelse för tillståndets fortvarande giltighet». Denna bestämmelse bör naturligen användas med yttersta varsamhet och en så ingripande åtgärd som återkallelse eller indragning icke vidtagas utan att andra vägar först prövats för att få rättelse till stånd. Bestämmelsens blotta existens torde kunna förväntas medföra vissa resultat och bereda de tillståndsgivande myndigheterna ökat tillfälle till kontroll över att förordningens grundsatser upprätthållas.

Av förordningens 44 § framgår, att beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd kan överklagas; dylikt beslut är ej gällande förrän den som avses med beslutet därav erhållit del.

På grund av hänvisningen till 19 § i 33 § 4 mom. sista stycket äga bestämmelserna i 19 § tillämpning å transportförmedling.

23 §.

Den i 14 § föreslagna ändringen har föranlett en uttrycklig bestämmelse i förevarande paragraf sista punkten, att det ankommer på den myndighet, som fastställt turlista enligt 14 §, att meddela föreskrifter rörande anmälan om tillfälliga avvikelser från turlistan.

24 §.

Enligt denna paragraf kan den tillståndsgivande myndigheten förordna, att innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik skall vara skyldig ansluta sig till av myndigheten godkänd och under dess uppsikt stående *förening av utövare av yrkesmässig trafik* med syfte att hålla beställningskontor eller handhava de gemensamma uppgifter i övrigt, som myndigheten finner böra för trafikens ordnande åläggas en dylik sammanslutning.¹

Ett stadgande rörande detta ämne hade upptagits jämväl i 1936 års trafik-

¹ Jfr ovan sid. 61.

utrednings förslag. I utredningens förslag hade emellertid förutsatts, att biltrafiknämnden skulle utöva samtliga de befogenheter, som avses i paragrafen. Utredningen yttrade härom.¹

Det synes lämpligast att anförtro biltrafiknämnden den utomordentligt betydelsefulla uppgiften att godkänna ifrågavarande sammanslutningar samt ange de särskilda angelägenheter, på vilka samarbetet skall vara riktat. Åt nämnden torde även böra uppdragas att förordna om anslutningen. Denna torde med hänsyn till förhållandena kunna ske kollektivt, d. v. s. på en gång för en grupp av trafikutövere, eller individuellt. — Därest flera sammanslutningar godkännas för verksamhet inom i huvudsak samma geografiska område, böra dessa, om så anses av behovet påkallat, av biltrafiknämnden åläggas att bedriva sådant samarbete, att onyttig och kanske skadlig konkurrens förhindras. Biltrafiknämnden bör även i övrigt verka för samarbete mellan de olika beställningskontoren till gagn för trafikutövarna själva samt för allmänheten.

Utredningen framhöll jämväl, att om en förening icke på ett tillfredsställande sätt handhade sina av nämnden ålagda uppgifter, nämnden borde taga under övervägande att återkalla godkännandet.

I *propositionen till 1940 års riksdag* uttalade departementschefen rörande förevarande paragraf², att bestämmelsen huvudsakligen torde komma att tillämpas i fråga om drosktrafik och viss linjetrafik i städer och jämförliga samhällen, under det att för annan trafik, särskilt på landsbygden, större frihet borde kunna råda. Departementschefen fann, att beslut enligt paragrafen borde ankomma på den myndighet som meddelat trafikstillstånd, och erinrade, att beträffande drosktrafiken i städer polismyndigheten skulle hava att meddela trafikstillstånd och i samband därmed erforderliga villkor och bestämmelser liksom ock att hava fortlöpande uppsikt över nämnda trafik. I dessa på polismyndigheten ankommande åtgärder syntes förordnande av det slag, som avsåges i paragrafen, ingå såsom ett naturligt led, och befogenhet att besluta därom borde därför ankomma på denna myndighet. Mot svarande borde gälla beträffande sådan beställningstrafik, vartill tillstånd meddelades av länsstyrelse eller av biltrafiknämnden. I huvudsak samma synpunkter syntes enligt departementschefen göra sig gällande även i fråga om linjetrafiken.

Under den förevarande utredningen har uppmärksamats det oegentliga däri, att när förordnande enligt paragrafen meddelas i fråga om innehavare av tillstånd till linjetrafik eller beställningstrafik för godsbefordran — vartill trafikstillstånd meddelas av biltrafiknämnden eller länsstyrelse — det i vissa fall blir nämnden och i andra fall länsstyrelsen, som enligt paragrafens ordalag skall godkänna och hava uppsikt över ifrågavarande sammanslutningar av trafikutövere ävensom hava bestämmanderätt över vilka uppgifter, som finnas böra åläggas dylika sammanslutningar. Vid meddelande av förordnande enligt paragrafen har ock biltrafiknämnden regelmässigt hänvisat till sammanslutningar av förevarande art, vilka varit god-

¹ S. O. U. 1938: 59 sid. 244 f.

² Prop. 1940 nr 115 sid. 161—162.

kända av vederbörande länsstyrelse och stått under länsstyrelsens uppsikt. Det kan vidare anmärkas, att enligt kungl. förordningen den 20 november 1942 angående auktoriserade lastbilscentraler m. m., enligt vilken förordning gäller obligatorisk anslutningsskyldighet för utövare av yrkesmässig beställningstrafik för godsbefordran till s. k. auktoriserade lastbilscentraler, dessa centraler skola godkännas av länsstyrelse.

Med hänsyn till vad ovan anförts och då de i 5 § av 1940 års förordning förordade ändringarna innebära en utvidgning av biltrafiknämndens tillståndsgivning, som berör den nuvarande tillståndsgivningen ej blott av länsstyrelserna utan jämväl av polismyndigheterna i städer — i sistnämnda hänseende främst för drosktrafiken — torde kunna ifrågasättas att 24 § borde omarbetas sålunda, att vederbörande länsstyrelse resp. polismyndighet i stad alltid skulle vara den myndighet, som godkänner och har uppsikt över ifrågavarande sammanslutningar samt bestämmer vilka uppgifter, som böra åläggas desamma.

Mot en sådan omarbetning hava emellertid bland de sakkunniga erinringar framställts av representanten såväl för svenska lasttrafikbilägareförbundet som för svenska droskbilägareförbundet. *Direktören Byström* har påpekat, att bestämmelserna i 24 § ha nära anslutning till föreskrifterna i 33 § rörande godsförmedlingsrörelse, samt framhållit, att det för regleringen av lastbilstrafiken åtminstone under åren närmast efter ett fredsslut torde vara angeläget att bibehålla organisationen i lastbilscentraler så funktionsduglig som möjligt samt att det icke syntes välbetänkt att under sådana förhållanden avkoppla biltrafiknämnden från befogenheten att godkänna och utöva kontroll över denna organisation. *Direktören Byström* har förordat den ståndpunkt i denna fråga som intogs av 1936 års trafikutredning. Liknande mening har för drosktrafikens del framförts av *direktören Lindhé*.

Vissa skäl synas enligt utredningsmannens förmenande tala för en ändring av 24 § på sätt nyssnämnda sakkunniga förordat. Då emellertid detta spörsmål lärer falla vid sidan om den förevarande utredningen — och desamma synes kräva en särskild undersökning — har utredningsmannen icke ansett sig böra föreslå en omarbetning av paragrafen i något av de ovan angivna hänseendena. Paragrafen har allenast undergått en ändring av närmast redaktionell art, av innebörd att förordnande enligt paragrafen skall meddelas av den myndighet som äger meddela trafiktillståndet. Då förslaget emellertid medför en vidgad tillståndsgivning för biltrafiknämnden, blir resultatet att till nämnden sker en motsvarande överflyttning av de befogenheter, varom förmäles i paragrafen.

25 §.

Paragrafen har allenast undergått sådan jämkning, som föranledes av att tillståndsmyndighet för beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad enligt förslaget 5 § kan vara biltrafiknämnden och ej, såsom

för närvarande alltid är fallet, polismyndigheten i staden. Godkännande av automobil för sådan trafik bör alltfört, bortsett från omnibussarna, ske av polismyndigheten. Härav betingat tillägg har gjorts i 25 § 1 mom. första och tredje punkterna samt 3 mom. första punkten.

29 §.

I betänkandet har tidigare redogjorts för bestämmelserna i förevarande paragraf rörande *taxa i yrkesmässig trafik* och tillika angivits de skäl, som synas tala för att åtminstone för närvarande icke bör ifrågasättas att vidtaga någon ändring, i vad avser myndigheternas befogenheter att fastställa maximivgifter eller fasta avgifter.

De i paragrafen ifrågasatta ändringarna hava allenast avseende å vilka myndigheter, som skola äga fastställa taxan. Paragrafen utgår i sin nuvarande lydelse från den huvudregeln att taxa skall fastställas av myndighet, vilken meddelat trafikillståndet. Härutinnan föreslås allenast den ändringen (1 mom. första ledet), att taxan skall fastställas av myndighet som äger meddela trafikillståndet. Då enligt förslaget biltrafiknämnden får sig ålagd en utökad tillståndsgivning, kommer ändringen att innebära att nämnden i större utsträckning blir den myndighet, som fastställer taxor. Detta resultat lär vara att hälsa med tillfredsställelse, särskilt vad angår linjetrafiken med omnibus, i fråga om vilken man i och för sig synes kunna ifrågasätta att åt nämnden uppdraga samtliga frågor angående taxa.

Från ovanberörda huvudregel angående vilken myndighet som äger fastställa taxa gäller för närvarande det undantaget, att taxa för beställnings trafik för personbefordran med stationsort i stad skall fastställas i den ordning, § 23 ordningsstadgan för rikets städer angiver (1 mom. senare ledet). I nyssnämnda lagrum stadgas, att om i stad förekommer behov av reglementen eller taxor för åkare, hyrkuskar, dem som betjäna allmänheten med omnibusvagnar, stadsbud, bärarlag eller dylikt, magistraten har att upprätta sådana reglementen och taxor samt underställa desamma länsstyrelsens prövning, dock att i Stockholm överståthållarämbetet äger att omedelbart utfärda reglementen och taxor. I stad, där magistrat ej finnes, utövar kommunalborgmästaren den befogenhet som eljest tillkommer magistraten.¹

Som bekant finnes i åtskilliga större städer poliskammare, som övertagit magistratens åligganden att utfärda ordningsföreskrifter. Poliskammaren har emellertid icke någon befogenhet i fråga om upprättande av taxor enligt § 23 ordningsstadgan. Enligt 1940 års förordning angående yrkesmässig trafik 5 § är polismyndighet i stad i viss utsträckning tillståndsgivande myndighet och enligt 41 § samma förordning förstås med polismyndighet i detta sammanhang i Stockholm överståthållarämbetet,

¹ Jfr ordningsstadgan § 29 i dess lydelse enligt kungl. förordning den 15 juni 1944 (S.F.S. nr 427), som träder i kraft den 1 januari 1945.

för annan stad, där poliskammare finnes, denna samt för övriga städer magistrat eller, där magistrat ej finnes, kommunalborgmästare. Det råder sålunda icke full överensstämmelse mellan de myndigheter som meddela trafiktillstånd och de som äga fastställa taxor för den trafik som avses med tillståndet. Detta förhållande har, i de fall där trafiktillstånd meddelas av poliskammare, ansetts påkalla författningsändring.

En dylik ändring har synts lämpligen kunna ske sålunda, att den nuvarande hänvisningen i förevarande paragraf till ordningsstadgan för rikets städer utbytes mot en självständig regel, som formuleras efter vad som i det föreliggande fallet synes rationellt. Ett sådant förfaringssätt torde vara så mycket mera påkallat, som pågående arbete för revision av ordningsstadgan, enligt vad utredningsmannen inhämtat, läser komma att utmynna i en omarbetning av ordningsstadgans ifrågavarande bestämmelser och i samband därmed förslag att slopa hänvisningen därtill i 1940 års förordning.

På grund av det anförda förordas, att den i 29 § 1 mom. av 1940 års förordning upptagna hänvisningen till ordningsstadgan utbytes mot en självständig regel, av innebörd att taxa för beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad skall i Stockholm fastställas av överståthållarämbetet och i annan stad upprättas av polismyndigheten (i förekommande fall poliskammare) och underställas länsstyrelsen för godkännande. Berörda regel föreslås skola gälla även i fall, där biltrafiknämnden enligt förslaget skulle vara tillståndsgivande myndighet för ifrågavarande trafik d. v. s. för trafik som utövas av juridisk person. Detta har i författnings-texten utmärkts med ordet »städse».

Såsom framgår av förslagets 5 § har förordats, att polismyndighet i stad icke vidare skall vara tillståndsgivande myndighet för beställningstrafik för personbefordran med omnibus. Motsvarande synes böra gälla beträffande fastställande av taxa. Härav föranledd inskränkning har vidtagits i undantagsbestämmelsen i förevarande paragraf 1 mom. senare ledet.

Rörande stadgandena i 1940 års förordning angående taxa i yrkesmässig trafik skall slutligen anmärkas att desamma, på grund av undantagsbestämmelser i kungl. breven den 28 juni 1941, icke äga tillämpning beträffande linjetrafik, som bedrives av statens järnvägar eller postverket. Anledning att ifrågasätta ändring i detta förhållande läser icke föreligga, även om, såsom tidigare nämnts, det synes påkallat att låta ifrågavarande linjetrafik vara underkastad förordningens allmänna föreskrifter i fråga om tillståndsgivningen. Det må erinras, att enligt berörda kungl. brev biltrafiknämnden skall delgivas beslut angående fastställande av taxa för nämnda trafik.

34 §.

I förevarande paragraf 1 mom. första stycket har upptagits en straffbestämmelse, vartill motsvarighet saknas i gällande förordning. Enligt denna

skall den, som i ansökan om trafiktillstånd eller om överlåtelse av trafik-tillstånd eller i annan handling, som åberopas hos tillståndsgivande myndighet, uppsåtligen meddelar oriktig eller vilseledande uppgift, straffas med dagsböter eller fängelse.

Straffbestämmelserna i 2 mom. hava utökats genom att bland de straffbelagda handlingarna upptagits åsidosättande av skyldighet att lämna uppgifter enligt det föreslagna stadgandet i 12 § fjärde stycket.

Övergångsbestämmelser.

Därest de i förslaget upptagna ändringarna och tilläggen till 1940 års förordning bliva antagna, böra de tillämpas jämväl å trafiktillstånd, som meddelats innan de nya bestämmelserna träda i kraft. Föreskrift härom har intagits i övergångsbestämmelserna. Att nämnda trafiktillstånd skola äga giltighet även om tillstånden meddelats av annan myndighet än som enligt förslaget skulle äga bevilja desamma, lär vara uppenbart utan att uttryckligt stadgande därom erfordras.

I förslaget förordas i vissa hänseenden en ändrad avgränsning mellan myndigheterna i fråga om befogenheten att meddela trafiktillstånd. Detta har föranlett upptagande av ett stadgande, som finnes jämväl i övergångsbestämmelserna till 1940 års förordning, av innehåll att om vid förslagets ikraftträdande ansökning om trafiktillstånd eller om ändring i sådant tillstånd är beroende på myndighets prövning men det jämlikt de nya reglerna tillkommer annan myndighet att meddela beslut i ärendet, detsamma skall överlämnas till sistnämnda myndighet.

Utkast

till

L a g

angående företag, som driva yrkesmässig automobiltrafik.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Trafiktillstånd, varom stadgas i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., må meddelas, förutom åt fysiska personer, allenast åt aktiebolag, som hava till huvudsakligt ändamål att bedriva yrkesmässig automobiltrafik (*biltrafikaktiebolag*).

Med trafiktillstånd avses jämväl tillstånd att övertaga gällande trafik-tillstånd.

Utan hinder av vad i denna paragraf stadgas må trafiktillstånd meddelas för statlig eller kommunal inrättning. För särskilt fall må ock trafiktillstånd meddelas annan juridisk person än i första stycket sägs.

2 §.

I fråga om biltrafikaktiebolag skola de angående aktiebolag enligt lag i allmänhet gällande stadganden lända till efterrättelse, såvitt ej annat följer av vad här nedan förordnas.

3 §.

Bolagets firma skall innehålla ordet biltrafikaktiebolag.

Aktiebrevet skola vara ställda till viss man. Detsamma gäller i fråga om bevis, som åt aktieägare utfärdas om rätt att vid ökning av aktiekapitalet teckna nya aktier (teckningsrättsbevis).

4 §.

Förvärv av aktie genom teckning eller överlåtelse vare icke gällande, med mindre förvärvet godkänts av myndighet Konungen bestämmer. Er-inran härom skall intagas i bolagsordningen så ock i varje aktiebrev.

Utdelning å aktie må ej ske till annan än den som är att gentemot bolaget anse såsom aktieägare. Till aktiebrev utfärdade utdelningskuponger skola, då däri avsedd utdelning uppbäres, av aktieägaren förse med kvitto å utdelningen. Vad nu sagts skall finnas angivet i bolagsordningen och aktiebrevet.

5 §.

Med dagsböter eller fängelse straffes den som i framställning om godkännande av aktieförvärv uppsåtligen meddelar oriktig eller vilseledande uppgift.

6 §.

Med dagsböter straffes:

1. styrelseledamot, med vars begivande utfärdas aktiebrev eller teckningsrättsbevis, som är ställt till innehavaren, eller aktiebrev, i vilket icke intagits erinran varom förmåles i 4 § första stycket; samt

2. styrelseledamot eller likvidator, där han uppsåtligen eller av vårdslöshet låter i aktieboken verkställa införing av förvärv av aktie, oaktat förvärvet icke blivit godkänt efter vad i 4 § första stycket sägs, eller låter verkställa utdelning å aktie i strid mot bestämmelserna i 4 § andra stycket.

7 §.

Närmare föreskrifter för tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen eller myndighet Konungen bestämmer.

Denna lag träder i kraft den Lagen har icke avseende å trafiktillstånd som meddelats före nämnda dag.

Anmärkningar till lagutkastet.

Såsom av betänkandet framgår hava från vissa håll önskemål framkommit, att juridiska personer, som beviljas trafiktillstånd, borde vara föremål för en ingående kontroll från det allmännas sida samt att för detta ändamål borde övervägas lagstiftningsåtgärder, syftande till att införa en prövning genom statlig myndighet av förvärv av delägar rätt i företag, åt vilka meddelats trafiktillstånd. En sådan prövning har ansetts påkallad med hänsyn till grundsatsen i 1940 års förordning, att rätten att utöva yrkesmässig automobiltrafik skall vara beroende av myndighets prövning såväl då trafiktillstånd ursprungligen beviljas som då fråga är om överlåtelse av ett gällande tillstånd. Åt juridiska personer meddelade trafiktillstånd kunna nämligen i realiteten övergå till ny innehavare genom exempelvis överlåtelse av aktiemajoriteten i det bolag eller andelsrätter i den förening, som ursprungligen fått tillståndet sig beviljat.

Ehuru en lagstiftning av angiven innebörd måhända framstår såsom det säkraste medlet att råda bot på de missförhållanden i fråga om de juridiska personernas trafiktillstånd, som må göra sig gällande, har, av skäl som anförts i betänkandet, utredningsmannen icke ansett sig böra förordna en dylik speciallagstiftning. För den händelse lagstiftningsåtgärder av

mera genomgripande natur än vad som förordats i förslaget till ändringar i 1940 års förordning skulle anses påkallade, har emellertid utarbetats förestående utkast till lag angående företag, som driva yrkesmässig automobiltrafik.

Av föreskrifterna i 1940 års förordning må här erinras, att i 12 § stadgas, att trafiktillstånd skall ställas å fysisk eller juridisk person, dock att tillstånd till beställningstrafik må meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill äro. Av den statistiska redogörelsen framgår, att trafiktillstånd i stor utsträckning innehavas av statens järnvägar och postverket ävensom av enskilda juridiska personer, främst aktiebolag. Det särskilda lagutkastet avser att i princip endast aktiebolagsformen skulle tillåtas för enskilda företag, som driva yrkesmässig automobiltrafik. Enligt lagutkastet skulle för överlåtelse av aktier i sådana bolag införas ett statligt prövningsförfarande. Då de kontrollföreskrifter, som i övrigt erfordras för såväl juridiska som fysiska personer, som inneha trafiktillstånd, icke lämpligen kunna upptagas i lagutkastet, förutsattes att detsamma skulle utgöra ett komplement till de nya föreskrifter, som av utredningsmannen förordas i förslaget till ändringar i 1940 års förordning.

Enligt svensk rätt är som bekant aktiebolaget den enda bolagsform, under vilken verksamhet kan drivas utan personlig ansvarighet. Det är också främst aktiebolagsformen som anlitats för de företag som bedriva yrkesmässig automobiltrafik. Tillstånd att driva yrkesmässig automobiltrafik innehavas emellertid i icke ringa utsträckning av andra juridiska personer än aktiebolag, nämligen handelsbolag och ekonomiska föreningar.¹ Vad handelsbolagen angår ernås genom rörelsens drivande under denna form icke de förmåner som ovan berörts i det att bolagsmännen äro solidariskt ansvariga för handelsbolags förbindelser. Vissa legala regler beträffande handelsbolagen synas vidare vara av den natur, att handelsbolagen icke framstå som särskilt ägnade att bedriva yrkesmässig biltrafik i större skala. Som exempel härpå kan nämnas stadgandena rörande förvaltningsåtgärder för bolaget, bolagsmans rätt att uppsäga bolagsavtalet ävensom vilka omständigheter som skola föranleda bolagets likvidation. Å andra sidan torde nuvarande lagbestämmelser om handelsbolagen för de tillståndsgivande myndigheterna möjliggöra att utöva en sådan kontroll, som åsyftas med de föreslagna ändringarna i 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik. Den speciella fråga, som inställer sig för handelsbolagens del, torde sålunda inskränka sig därtill, huruvida handelsbolagen böra godkännas såsom innehavare av trafiktillstånd, för den händelse överväges att införa en särskild lagstiftning för företag, som driva yrkesmässig automobiltrafik. Utredningsmannen anser att något verkligt behov att kunna meddela trafiktillstånd åt handelsbolag, vid sidan av aktiebolagen, icke före-

¹ Här bortses från statens järnvägar och andra offentligrättsliga rättssubjekt.

ligger. För denna åsikt synes tala vad ovan anförts om de nuvarande legala reglerna om handelsbolag.

Beträffande de ekonomiska föreningarna synas i förevarande hänseende visserligen icke kunna åberopas samma synpunkter som för handelsbolagen. De ekonomiska föreningarna hava en betydligt fastare struktur än handelsbolagen och deras medlemmar äro icke personligen ansvariga för föreningens förbindelser. Emellertid torde behov knappast föreligga att för en sammanslutning med ändamål att driva yrkesmässig trafikrörelse kunna anlita föreningsformen vid sidan av aktiebolagsformen. Ur skilda synpunkter lärer tvärtom den senare associationsformen vara att föredraga, när det gäller att bilda nya sammanslutningar.

I den mån det kan finnas ändamålsenligt att godtaga enskilda sammanslutningar såsom idkare av yrkesmässig automobiltrafik, förefaller det sålunda lämpligt att dessa ikläda sig aktiebolagets form. För denna ståndpunkt torde kunna åberopas jämväl den omständigheten, att den svenska *aktiebolagslagstiftningen* nyligen undergått en genomgripande revision, som bereder ökad möjlighet till kontroll över att aktiebolagen utöva sin verksamhet ej blott på ett ur aktieägarnas och bolagsborgenärernas synpunkt tillfredsställande sätt utan även till båtad för allmänna intressen. Den gällande aktiebolagslagen av den 12 augusti 1910 har, på grund av den betydande utveckling som efter lagens tillkomst kännetecknat vårt lands näringsliv och dess verksamhetsformer, icke längre ansetts motsvara de krav, som ur samhällelig synpunkt böra ställas på en i näringslivet så djupt ingripande lagstiftning. Den dominerande ställning aktiebolaget som företagsform äger i vårt lands ekonomiska liv har nämligen medfört, att jämväl andra intressen än de som förut särskilt skyddats av aktiebolagslagstiftningen måste beaktas.

Vid den revision av aktiebolagslagstiftningen, som företagits i vårt land och resulterat i att en ny lag om aktiebolag antagits av 1944 års riksdag,¹ hava de nyss angivna synpunkterna vunnit beaktande. Lagen åsyftar sålunda icke blott att på ett effektivare sätt utforma de normer, som förut uppställts till skydd för dem, vilkas intressen äro särskilt utsatta för de med aktiebolagsväsendet förbundna ekonomiska riskerna. Den reglerar även vissa viktiga av den senare utvecklingen skapade nya förhållanden, såsom t. ex. koncernväsendet. I den nya lagen har ock beaktats, att det nutida aktiebolagets uppgift icke är begränsad till att vara ett instrument för privat-ekonomisk vinning, utan att det har att fylla en viktig funktion i hela näringslivets och folkförsörjningens tjänst. Ur denna synpunkt har lagen uppställt starkare begränsningar i de enskilda intressenternas, aktieägarnas, fria bestämmanderätt såsom beträffande rätten att disponera över bolagets vinst för utdelning. Även de väsentligt strängare föreskrifterna angående bolags-

¹ Jfr kungl. prop. 1944 nr 5 och första särskilda utskottets utlåtande nr 1 och memorial nr 3.

organens skyldigheter i avseende å redovisningen och kontrollen däröver ha betydelse ur denna synpunkt.

Tiden för den nya aktiebolagslagstiftningens ikraftträdande har bestämts till den 1 januari 1948. Att en betydande tidrymd ansetts böra förflyta mellan lagens utfärdande och dess ikraftträdande har motiverats med dels att aktiebolagen böra ha tillfälle att före lagens ikraftträdande inrätta sig efter de nya bestämmelser lagen innehåller, dels ock att lämplig tid måste beräknas för de erforderliga ändringarna i annan associationslagstiftning, vilken bör träda i kraft samtidigt med den nya lagen om aktiebolag.

Vid utformande av den nya aktiebolagslagen hava, såsom förut nämnts, beaktats vissa sociala och samhälleliga synpunkter. Dessa torde medföra, att sedan den nya lagen börjat tillämpas, möjligheterna till en ur allmän synpunkt önskvärd överblick och kontroll över aktiebolagen avsevärt ökas. I detta hänseende förtjänar påpekas följande.

Enligt den nya aktiebolagslagen skall registreringsmyndighetens granskning av procedurén i samband med aktiebolags bildande verkställas på ett förberedande stadium innan aktieteckning verkställs och konstituerande stämma hålles. Den i gällande lag föreskrivna publiciteten beträffande bildandet av aktiebolag förbättras i den nya lagen särskilt för det fall att bolag bildas med tillskott av annan egendom än penningar (apportegendom). För att vinna en upplysande och klar redovisning för bolagets ställning och rörelsens resultat har i nya lagen upptagits specificeringsregler, vilka ansluta sig till ett balansräkningsschema. Enligt gällande rätt får det värde, som kan ligga i bolagets egen upparbetade rörelse, icke upptagas såsom affärsvärde (goodwill). Om åter bolaget från annan mot ersättning övertager en rörelse, torde, då anskaffningskostnaden överstiger värdet å de övertagna tillgångarna, kunna såsom särskild post upptagas ett värde å själva rörelsen med högst det överstigande beloppet, d. v. s. anskaffningskostnaden för affärsvärdet. Den nya lagen har i 100 § 7 mom. upptagit en bestämmelse, att om bolaget övertagit rörelse mot vederlag som överstiger värdet av de med rörelsen övertagna tillgångarna, skillnaden (affärsvärde, goodwill) må kunna upptagas såsom anläggningstillgång i särskild post. Härtill har knutits en avskrivningsregel, enligt vilken å tillgången skall årligen avskrivas skäligt belopp, dock minst en tiondel, där ej på grund av särskilda omständigheter avskrivning med en mindre andel må anses tillåtlig enligt allmänna bokföringsgrunder och god köpmannased. Första särskilda utskottet vid 1944 års riksdag framhöll i fråga om denna bestämmelse, att möjligheten att utsträcka avskrivningen av goodwill över tio år självfallet finge utnyttjas endast i synnerligen begränsad omfattning. Det kunde sålunda enligt utskottets mening icke anses tillåtligt, att exempelvis den goodwill hos en övertagen rörelse, som kan ha sin grund i en faktisk monopolställning, av denna anledning gjordes till föremål för en långsammare avskrivning än vad huvudregeln giver anledning till.¹ Affärs-

värdet (goodwill) skall alltid upptagas i särskild post under tillgångarna i aktiebolagets balansräkning (101 § 1 mom. A 5.). Under särskild post skall vidare upptagas aktier avsedda att stadigvarande innehavas av bolaget, därvid aktier i dotterbolag och andra aktier skola upptagas för sig.²

Då ett aktiebolags redovisningshandlingar skola vara offentliga³ (insändas årligen till patent- och registreringsverket), förefinnes möjlighet för det allmänna att kontrollera och följa den rörelse som utövas av aktiebolag, som inneha trafiktillstånd.

Det kan nämnas, att aktiebolag såväl enligt 1910 års lag som enligt den nya aktiebolagslagen kan stiftas på grundval av ett aktiekapital av 5 000 kronor.

Utkastet till lag angående företag, som driva yrkesmässig automobiltrafik, innebär, såsom förut nämnts, att principiellt skulle förbjudas att trafik-tillstånd meddelades åt andra enskilda juridiska personer än aktiebolag. I utkastet 1 § första stycket föreskrives sålunda, att trafiktillstånd må meddelas, förutom åt fysiska personer, allenast åt aktiebolag, som hava till huvudsakligt ändamål att bedriva yrkesmässig automobiltrafik. Dessa aktiebolag föreslås skola benämnas *biltrafikaktiebolag*. Föreskriften att bolagets huvudsakliga ändamål skall vara att driva yrkesmässig biltrafik står i överensstämmelse med den princip, som synes böra gälla för fysisk persons lämplighet att inneha trafiktillstånd, nämligen att han skall driva denna rörelse som sitt huvudsakliga yrke. En särskild kontroll i enlighet med vad som åsyftas med förevarande lagutkast lär för övrigt förutsätta, att trafik-tillstånd i allmänhet icke meddelas åt andra bolag än sådana med den yrkesmässiga biltrafiken som huvudändamål. Därest så finge ske, skulle prövningsförfarandet i fråga om aktieöverlåtelser kunna komma att avse exempelvis stora industriföretag, som åt sig utverkat trafiktillstånd. Man torde kunna utgå från att i regel icke föreligger behov för aktiebolag att som binäring driva yrkesmässig biltrafik d. v. s. att mot ersättning tillhandahålla allmänheten transportprestationer.

Att offentlighetsrättsliga juridiska personer skola kunna beviljas trafik-tillstånd, vilket påkallas främst av den yrkesmässiga trafik som bedrivs av statens järnvägar och postverket, framgår av bestämmelsen i 1 § tredje stycket första punkten att trafiktillstånd må meddelas för statlig eller kommunal inrättning. I samma stycke andra punkten stadgas, att för särskilt fall trafiktillstånd må meddelas annan juridisk person än i första stycket sägs. Det torde nämligen stundom kunna visa sig önskvärt, att exempelvis

¹ Utl. sid. 58—59. Jfr vad förut yttrats ang. goodwill.

² Undantagsvis kan s. k. klumpredovisning medgivas (101 § 2 mom.).

³ Beträffande den särskilda koncernredovisningen ankommer på bolagsledningen att avgöra om den skall bliva föremål för publicitet.

en förening eller stiftelse bör erhålla trafiktillstånd. I synnerhet torde detta bliva fallet, när en sammanslutning, som redan beviljats trafiktillstånd jämlikt nu gällande författningsbestämmelser, söker ytterligare trafiktillstånd till komplettering av tidigare tillstånd. Sistnämnda bestämmelse möjliggör vidare att trafiktillstånd må beviljas åt enskilt järnvägsaktiebolag, liksom, där så finnes påkallat, åt annat aktiebolag, ehuru det ej är att betrakta som biltrafikaktiebolag.

Det förtjänar i detta sammanhang anmärkas, att i nyssberörda fall vederbörande bolag icke blir underkastat de föreslagna bestämmelserna angående prövning av aktieförvärv. Prövningsförfarandet gäller nämligen allenast biltrafikaktiebolagen. För andra bolag med trafiktillstånd skulle tillämpas de i förslaget till ändring av 1940 års förordning upptagna kontrollföreskrifterna.

För tydlighetens skull uttalas i 1 § *andra stycket*, att med trafiktillstånd avses jämväl tillstånd att övertaga ett gällande trafiktillstånd (enligt 1940 års förordning 18 § 1 mom.).

Enligt 2 § skola för biltrafikaktiebolagen gälla stadgandena i den allmänna aktiebolagslagen, såvitt ej annat följer av vad som föreskrives i lagutkastet.¹ I detta avseende innehålla 3 och 4 §§ bestämmelser, vilka göra giltigheten av förvärv av aktie i biltrafikaktiebolag beroende av statlig myndighets godkännande eller, om man ser saken från aktieöverlåtarens synpunkt, i viss mån inskränka *aktiernas överlåtbarhet*.

Den allmänna aktiebolagslagen vilar på grundsatsen om fri förfoganderätt över aktier. Genom bestämmelser i bolagsordningen kunna emellertid i två avseenden inskränkningar härutinnan uppställas för det fall att aktiebrevet äro ställda till viss man.¹ I bolagsordningen kan sålunda intagas förbehåll att, där aktie övergår till annan än aktieägare, förutvarande aktieägare skola vara berättigade att lösa aktien (s. k. hembudsskyldighet). Vidare kunna i bolagsordningen intagas förbehåll om förbud för vissa rättssubjekt att förvärva s. k. bundna aktier. Ett förbehåll av sistnämnda slag åsyftar i allmänhet att begränsa möjligheten till utländskt inflytande över bolaget och att därigenom undvika att detsamma faller under bestämmelserna i lagen den 30 maj 1916 om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag.

Intetdera av berörda två system för inskränkning av rätten att förfoga över aktier synes leda till en för här ifrågavarande syften erforderlig kontroll över biltrafikaktiebolagen. Hembudsskyldighet vid övergång av aktier är visserligen ägnat minska risken för att bolagen komma att behäskas

¹ Den allmänna aktiebolagslagstiftningen förutsätter, att särskilda bestämmelser kunna givas beträffande aktiebolag för verksamhet av visst slag (gällande aktiebolagslag 139 § andra stycket och nya lagen 228 § andra stycket).

¹ Jfr ovan sid. 37.

av nya intressenter och torde därför kunna rekommenderas för biltrafikaktiebolagen. Därest förutvarande aktieägare icke önska lösa aktier, som hembjudas, inträder icke någon verkan av ett dylikt förbehåll och hembudsskyldigheten skulle alltså icke vara tillräcklig som kontroll över ägarintressena i biltrafikaktiebolagen. Systemet med bundna aktier synes ej heller av nämnvärt intresse i förevarande sammanhang.

En kontroll över ägarintressena i biltrafikaktiebolagen torde icke kunna ernås annorledes än genom ett statligt prövningsförfarande rörande aktieförvärv. Att förvärv av aktier kräver godkännande för sin giltighet betyder att en föryttring av aktier i bolaget är villkorlig och blir gällande först sedan godkännande inhämtats.¹

För aktieägare och andra, som träda i rättsförhållande till ett bolag, bör det klart framgå att fråga är om ett biltrafikaktiebolag. I detta syfte föreslås i 3 § första stycket, att ifrågavarande bolags firma skall innehålla ordet biltrafikaktiebolag. Bolagets firma skall enligt den allmänna aktiebolagslagstiftningen angivas i såväl bolagsordningen som å aktiebreven. Att bolagsordningarna för biltrafikaktiebolagen skola innehålla uppgift om bolagens ändamål att bedriva yrkesmässig automobiltrafik följer av den allmänna regeln att i aktiebolags bolagsordning skall angivas föremålet för bolagets verksamhet.

Den inskränkning i aktiernas överlåtbarhet, som följer av förevarande lagutkast, skall enligt 4 § första stycket framgå av såväl bolagsordningen som aktiebreven.

I 3 § andra stycket föreskrives att aktiebreven skola vara ställda till viss man. Detta lär vara en förutsättning för inskränkningen av aktiernas överlåtbarhet.² Där aktiebrev är ställt till viss man, är den till vilken aktie övergått ej gentemot bolaget att anse såsom aktieägare, innan han införts i aktieboken (28 § fjärde stycket gällande aktiebolagslag, motsvarande nya lagen 39 § 2 mom. tredje stycket). För att utöva rösträtt å bolagsstämma fordras i detta fall, förutom införing i aktieboken, att aktieägaren anmäler sig till deltagande i förhandlingarna (76 § första stycket gällande lag, motsvarande 114 § första stycket nya lagen). Åsidosättande av dessa regler för rösträtt medför rätt för annan aktieägare att ingripa genom klander av bolagsstämmbeslut. I likhet med aktiebrev torde s. k. teckningsrättsbevis eller bevis, som åt aktieägare utfärdas om rätt att vid ökning av aktiekapitalet teckna nya aktier, böra vara ställda till viss man.

Genom föreskriften att aktiebreven skola vara ställda till viss man utslutes som bekant icke att juridiska personer kunna vara aktieägare. Detta skulle visserligen vara önskvärt ur synpunkten att ernå en fullt tillfredsstäl-

¹ Jfr Nial: Om förvärv i strid mot legala förbud (i Tidsskrift for Retsvidenskap 1936 sid. 1).

² Namnaktier äro föremål för godtrosförvärv (aktiebolagslagen 27 a §, nya lagen 36 §).

lande kontroll över de ägarintressen, som stå bakom bolagen, men lär dock av olika skäl icke böra ifrågasättas. Det kan anmärkas, att stadgandet i lagen om bankrörelse 17 §, att aktieägare skola vara svenska medborgare, icke anses innefatta förbud för juridiska personer att äga bankaktier.

I 4 § första stycket föreskrives, att förvärv av aktie genom teckning eller överlåtelse icke är gällande, med mindre förvärvet godkänts av myndighet Kungl. Maj:t bestämmer. Erinran härom skall finnas intagen i bolagsordningen ävensom i varje aktiebrev. Försummas det sist sagda kan straff inträda enligt 6 § 1. senare ledet. Under prövningsförfarandet i fråga om förvärv av aktier i biltrafikaktiebolagen falla ej alla aktieförvärv. Det lär sålunda vara uteslutet att stadga inskräkningar beträffande förvärv genom familjerättsligt fång (bodelning, arv, testamente). Ordet »överlåtelse» omfattar icke dylika fång.

En prövning av aktieförvärv skulle uppenbarligen bli av ömtålig art och förvisso stöta på åtskilliga svårigheter. Icke minst gäller detta i fråga om aktieförvärv av juridisk person. Eftersom, enligt vad förut sagts, juridiska personer icke lära böra uteslutas från rätten att vara aktieägare i biltrafikaktiebolag, skulle myndigheten vid prövning av juridisk persons förvärv av aktier i sådant bolag strängt taget pröva ägareintresset i den juridiska personen. För denna bedömning torde emellertid myndigheten få lita till upplysningar av mera allmän och begränsad art.

Genom författningsbestämmelser kan icke gärna angivas vilka principer som böra följas vid en prövning av aktieförvärv. Myndigheten synes emellertid i detta hänseende kunna hämta ledning från de grundsatser som enligt 1940 års förordning böra vara avgörande i ärenden angående meddelande och överlåtelse av trafikstillstånd.

Såsom tidigare antytts kunna vissa tvivel hysas angående resultatet av det ifrågasatta prövningsförfarandet. I främsta rummet syftas härvid på det förhållandet, att aktieinnehavet i och för sig ej alltid ger en korrekt bild av de intressen som stå bakom ett bolag. Det dominerande inflytandet inom ett bolag kan röna inverkan av andra omständigheter, exempelvis kreditgivning, pantsättning av aktier, förekomsten av röstavtal och konsortialavtal m. m. Sådana avtal behöva ej nödvändigt vara ingångna allenast av aktieägare i bolaget.¹ Att klarlägga förhållanden av antydd art är ofta icke möjligt.

En annan svårighet när det gäller att ernå en kontroll över juridiska persons trafikstillstånd sammanhänger med *bulvanförhållandena*. Inom aktiebolagsväsendet torde dessa ha stor utbredning och det kan möjligen befaras, att en rigorös lagstiftning rörande företag, som driva yrkesmässig biltrafik, skulle framkalla åtgärder för att kringgå de legala reglerna. En lagstiftning

¹ Jfr Nial: Aktiebolagsrättsliga studier sid. 7 ff.

av den natur, som avses i lagutkastet, synes i högre grad än de bestämmelser, som föreslås upptagna i 1940 års förordning, aktualisera frågan om man på det förevarande området har behov jämväl av en lagstiftning till bekämpande av bulvanväsendet. Att nu ifrågasätta en sådan lagstiftning lär dock icke vara betingat av rådande förhållanden.¹

I förevarande sammanhang må ytterligare anmärkas, att en särskild lagstiftning angående biltrafikaktiebolag i enlighet med lagutkastet synes kräva, att samtliga ärenden, som röra trafiktillstånd för juridiska personer, centraliseras hos biltrafiknämnden, på sätt föreslås i förslaget till ändringar av 1940 års förordning.

Såsom ovan nämnts gäller i fråga om bolag, vars aktiebrev äro ställda till viss man, att den till vilken aktie övergått ej gentemot bolaget är att anse såsom aktieägare innan han införts i aktieboken; för att få utöva rösträtt fordras att aktieförvärvet införts i aktieboken. I lagutkastet 6 § 2. förra ledet stadgas straff för styrelseledamot eller likvidator, som uppsåtligen eller av vårdslöshet låter i aktieboken verkställa införelse av aktieförvärv, oaktat detsamma icke blivit godkänt jämlikt 4 § första stycket. Härigenom torde vara sörjt för att den som icke utverkat godkännande av aktieförvärv, där sådant erfordras, ej heller kan genom rösträtts utövande inverka på bolagets verksamhet. Detta kan emellertid, som förut antytts, ske på annat sätt. På grund härav synes det önskvärt, att finna ytterligare medel för upprätthållande av de grundsatser som uppbära lagutkastet. Därvidlag torde främst komma i fråga att för aktieförvärvare, som icke erhållit godkännande till förvärvet, stadga *förbud mot utdelning*. Sådan aktieförvärvare kan, där till aktiebrev äro utfärdade utdelningskuponger, tillgodogöra sig utdelning, enär kuponghavare är legitimerad att mot kupongens överlämnande uppbära däri avsedd utdelning. Enligt skuldebrevslagen 24 § gäller nämligen, att kuponghavare äger mot kupongens överlämnande uppbära utdelning, ändå att han ej är aktieägare. I sagda lagrum föreskrives vidare, att så snart beslut om utdelning fattats, å kupongen skall, under förutsättning av aktierättens giltighet, tillämpas vad om skuldebrev till innehavaren är stadgat; dock anses kupong, som förvärvats i samband med aktiebrevet, allenast såsom tillbehör till detta.

Med den legala reglering, som gäller för kupongväsendet, kan sålunda en aktieförvärvare tillgodogöra sig utdelning, även om vederbörligt tillstånd till aktieförvärvet saknas. Att ingripa i denna reglering, som överensstämmer med dansk och norsk lagstiftning och stödes av internationell praxis, torde icke vara genomförbart. Emellertid föreligger den möjligheten att genom bolagsordningsbestämmelse införa en från den legala avvikande ordning, enär i skuldebrevslagen 24 § föreskrives, att vad i bolagsordningen

¹ Jfr lagen den 18 juni 1925 om bulvanförhållande i fråga om fast egendom och lagen den 7 juni 1934 om bulvanförhållande i fråga om aktier i vissa bolag.

stadgas angående kuponger skall lända kuponghavaren till efterrättelse. Det synes för biltrafikaktiebolagen kunna övervägas, att med stöd av denna föreskrift bör gälla det villkoret för att utdelning må ske till den, som förvärvat aktie genom teckning eller överlåtelse, att vederbörligt godkännande till förvärvet föreligger. Ett sådant resultat torde vinnas, därest i bolagsordningen för biltrafikaktiebolag alltid skall intagas bestämmelse, att utdelningskuponger skola vara kvitterade av vederbörande aktieägare i bolaget. En aktieförvärvare är nämligen icke behörig aktieägare innan hans förvärv, där så erfordras, blivit godkänt av myndigheten. I sådant fall kan naturligen utdelningen kvitteras av den, som överlåtitt aktierna, eftersom denne är att anse som aktieägare intill dess godkännande föreligger. I enlighet med det anförda har i 4 § *andra stycket* upptagits stadgande av innehåll, att utdelning å aktie ej må ske till annan än den, som är att gentemot bolaget anse såsom aktieägare, och att till aktiebrev utfärdade utdelningskuponger skola, då däri avsedd utdelning uppbäres, av aktieägaren förse med kvitto å utdelningen, ävensom att vad sålunda föreskrivits skall finnas angivet i bolagsordningen och i aktiebrev. Överträdelse av utdelningsförbudet kan för styrelseledamot och likvidator medföra straffansvar enligt 6 § 2. senare ledet.

I lagutkastet 5 och 6 §§ hava införts straffbestämmelser, vilka i det föregående delvis berörts.

Med hänsyn till de civilrättsliga regler som upptagas i det nu behandlade författningsutkastet, lärers detsamma böra hava karaktären av lag. I åtskilliga avseenden erfordras ytterligare tillämpningsföreskrifter, vilka lämpligen synas icke böra införas i lagen utan utfärdas i administrativ ordning. Enligt lagutkastet 7 § skola förty närmare föreskrifter för lagens tillämpning meddelas av Kungl. Maj:t eller myndighet Kungl. Maj:t bestämmer. Det torde ligga närmast till hands, att biltrafiknämnden ifrågakommer såsom den myndighet som utfärdar tillämpningsföreskrifter, liksom ock att åt nämnden uppdrages, att verkställa prövning av aktieförvärv enligt 4 §.

Som *övergångsbestämmelse* har föreslagits ett stadgande, att lagen icke har avseende å trafiktillstånd som meddelats före lagens ikraftträdande. Andra enskilda juridiska personer med trafiktillstånd än aktiebolag beröras alltså icke av lagens huvudregel i 1 § första stycket, i vad avser redan beviljade trafiktillstånd. Motsvarande gäller i fråga om sådana aktiebolag med trafiktillstånd, som icke uppfylla villkoren enligt lagen. I båda dessa fall kan den i 1 § tredje stycket intagna undantagsbestämmelsen utnyttjas så att rättssubjektet beviljas ytterligare trafiktillstånd, oaktat så icke bort ske på grund av stadgande i 1 § första stycket. Därest ett aktiebolag, vilket innehar trafiktillstånd, utan att vidtaga sådana åtgärder

beträffande bolagsordningen och aktiebrevet, som betingas av lagens regler, söker ytterligare trafiktillstånd, kan den tillståndsgivande myndigheten emellertid såsom villkor för tillståndets beviljande kräva att bolaget genomför åtgärder av berörda slag.

Det torde slutligen böra anmärkas, att tillvaron av en speciallagstiftning rörande företag, som driva yrkesmässig automobiltrafik, torde böra framgå av 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik. En erinran om den särskilda lagen synes kunna intagas i förordningens 12 §.

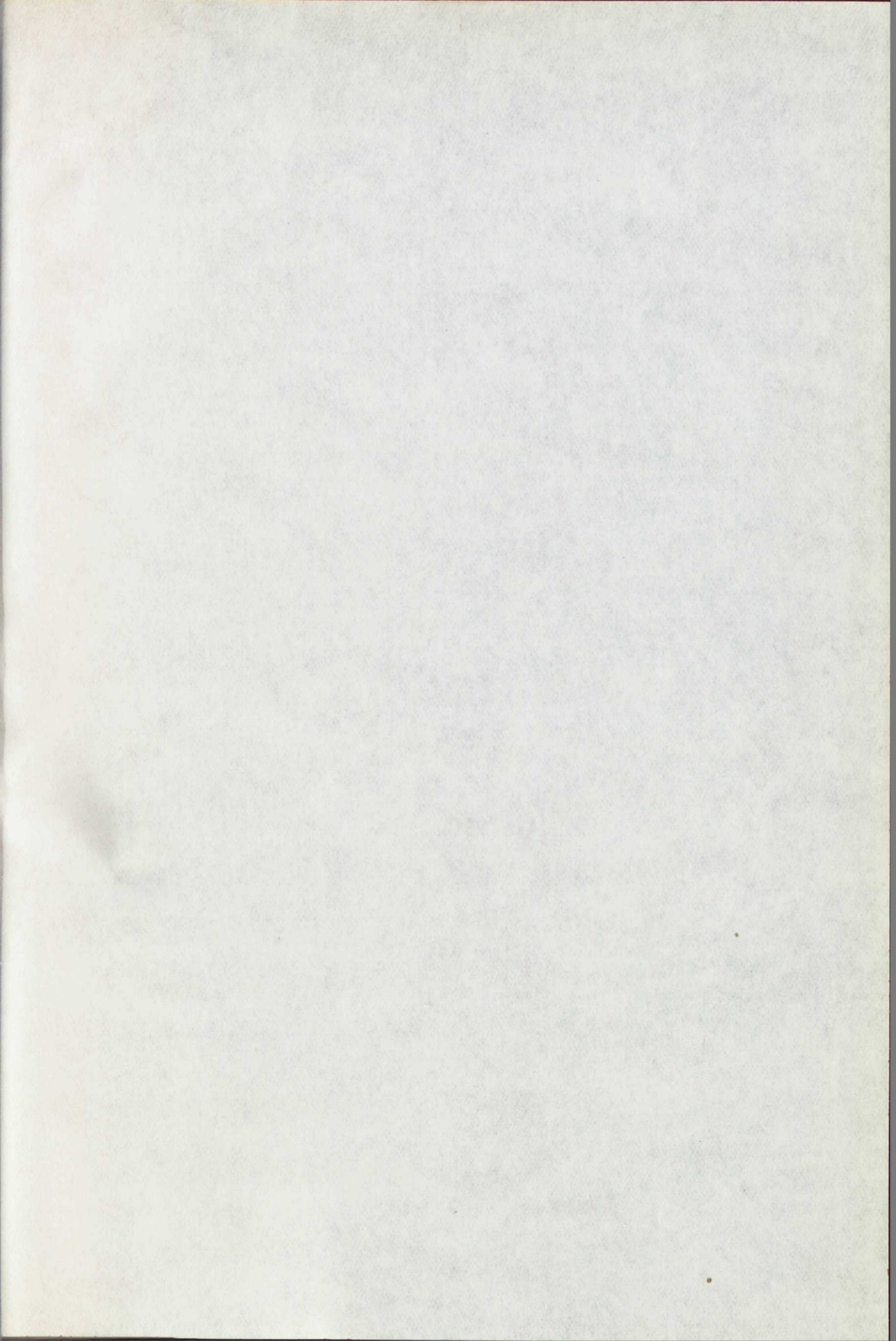
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet	3
Förslag till förordning om ändring i Kungl. Maj:ts förordning den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.	6
Motiv	
Inledning	11
1930 års motorfordonsförordning s. 11. Utredningsarbete under 1930-talet s. 12. 1940 års förordning s. 16. Direktiven för utredningen s. 21.	
Biltrafiknämndens framställning och yttranden däröver	23
Nämndens framställning s. 23. Yttranden däröver s. 26. Sammanfattning av yttranden s. 34. Betänkandets innehåll m. m. s. 38.	
Statistiska uppgifter rörande den yrkesmässiga automobiltrafiken m. m. ..	39
Uppgifter angående trafiken med personautomobil	41
Uppgifter angående trafiken med omnibus	42
Uppgifter angående lastbilstrafiken	46
Yttranden från länscentralerna för beställningstrafik för godsbefordran ..	50
Sammanfattning av den statistiska undersökningen och länscentralernas yttranden	57
Vissa i samband med yrkesmässig automobiltrafik föreliggande särskilda spörsmål	64
Trafiktillståndens natur	64
Trafiktillståndens affärsvärde (goodwill)	68
Den yrkesmässiga automobiltrafiken och järnvägarna	71
Tillståndsgivande myndigheter m. m.	73
Principyttrande	80
Speciell motivering av de föreslagna ändringarna i 1940 års förordning ..	93
Biltrafiknämndens verksamhet och instruktion för nämnden s. 93.	
5 §	95
7 §	98
9 §	100
12 §	100

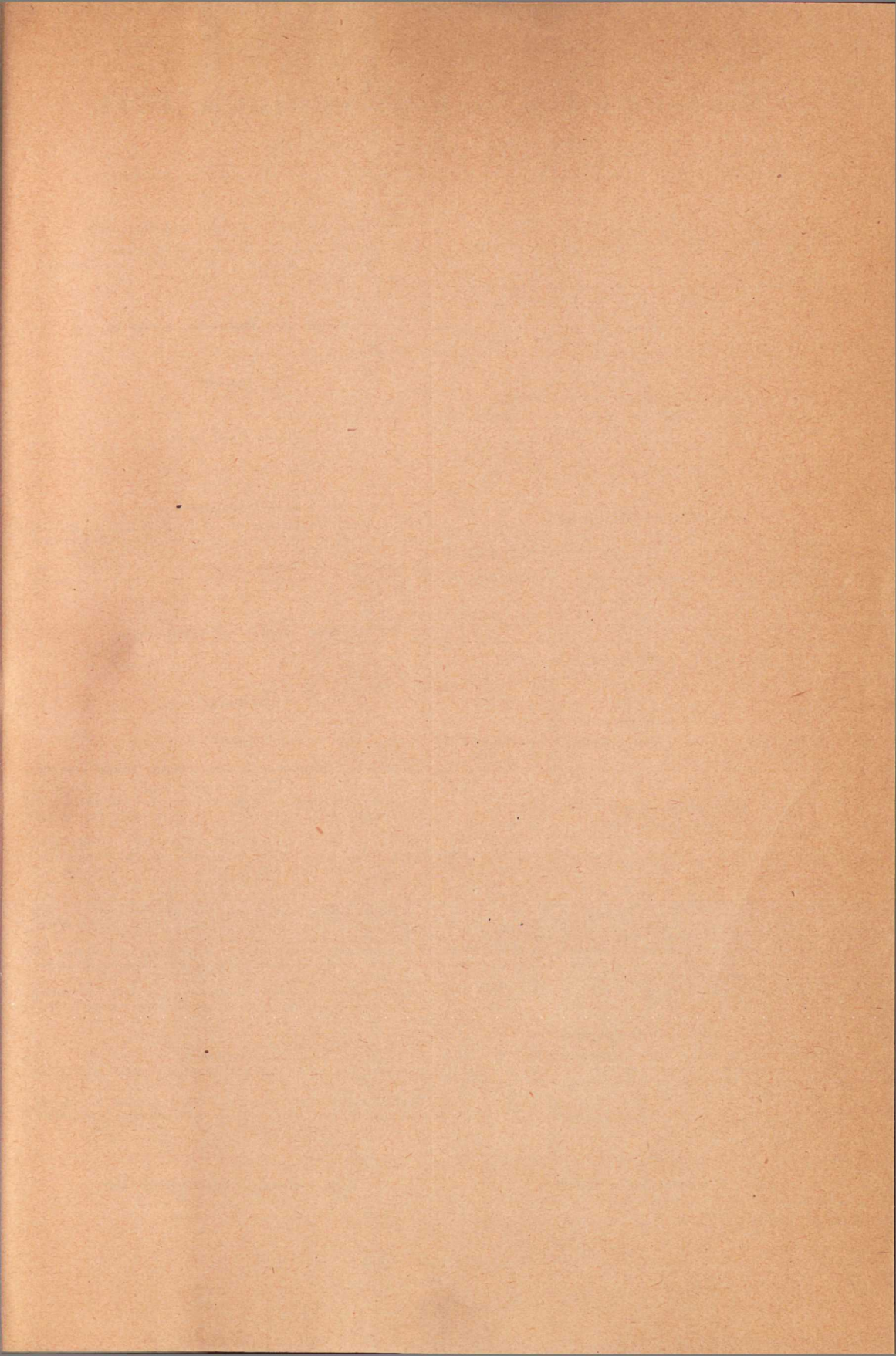
	Sid.
14 §	101
18 §	102
19 §	102
23 §	103
24 §	103
25 §	105
29 §	106
34 §	107
Övergångsbestämmelser	108

Bilaga

Utkast till lag angående företag, som driva yrkesmässig automobiltrafik	109
Anmärkningar till lagutkastet	110



181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200



Statens offentliga utredningar 1944

Systematisk förteckning

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

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Processlagberedningens förslag till lag om införande av nya rättegångsbalken m. m. 1. Lagtext. [9] 2. Motiv m. m. [10]

Betänkande med förslag rörande revision av lagstiftningen om kvinnas behörighet att innehåva statstjänst och annat allmänt uppdrag. [24]

Betänkande med förslag till lag om skyldighet för innehavare av järnväg eller spårväg att hålla stängsel. [35]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Betänkande med förslag ang. revision av riksdagens arbetsformer. [8]

Kommunalförvaltning.

Promemoria med förslag till lag med bestämmelser om allmänna behörighetsvillkor för vissa kommunala uppdrag m. m. [4]

Kommunindelingskommittén. 1. Den lantkommunala författningsregleringens historia. [37]

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Betänkande ang. nykterhetstillståndet under krigsåren. [3]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Utredningar ang. ekonomisk efterkrigsplanering. 1. [7] 2. [12] 3. [13] 4. [14] 5. [25] 6. [36]

Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 4. Tiden juli 1942—juni 1943. [11]

Socialvårdskommitténs betänkande. 7. Utredningar och förslag ang. lag om allmän sjukförsäkring. [15] 8. Kostnadsberäkningar ang. lag om allmän sjukförsäkring. [16] 9. Utredning och förslag ang. revision av lagstiftningen om barnavårdsanstalter och fosterbarnsvård. [34]

Befolkningspolitik i utlandet. [26]

Socialvårdens omfattning och kostnader efter 1930. [33]

Hälsö- och sjukvård.

1941 års reumatikervårdssakkunnigas betänkande. Del 2. Utredning och förslag rörande behovet av och formen för statligt understöd till utbyggande inom landets sjukvårdsväsen av efterbehandling och konvalescentvård. [28]

Ungdomsvårdskommitténs betänkande 1 med utredning och förslag ang. psykisk barn- och ungdomsvård. [30]

Allmänt näringsväsen.

Betänkande med utredning och förslag ang. rätten till vissa uppfinningar m. m. [27]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Jordbruksbefolkningens levnadskostnader. [1]

Betänkande med förslag till byordningar och instruktioner för ordningsmännen i lapbyarna. [6]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Betänkande med förslag till vägtrafikstadga m. m. [18] Slututlåtande avgivet av besparingsberedningens järnvägs-sakkunniga. [32]

Betänkande med förslag i anledning av utredning rörande tillstånd för juridiska personer att utöva yrkesmässig biltrafik. [39]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Betänkande med förslag till åtgärder för främjandet av litteraturtjänsten inom de tekniska fackområdena. [17] Om inrättande av ett samhällsvetenskapligt forskningsråd. [19]

1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. 1. Skolan i samhällets tjänst. [20] 2. Sambandet mellan folkskola och högre skola. [21] 3. Utredning och förslag ang. vidgade möjligheter till högre undervisning för landsbygds ungdom. [22] Bilaga 3. Förhandlingarna vid sammanträde den 15—den 17 juni 1943 med 1940 års skolutrednings rådgivande nämnd. [23]

Socialutbildningssakkunniga. 1. Utredning och förslag rörande den högre socialpolitiska och kommunala utbildningen. [29]

Ungdomsvårdskommitténs betänkande 2 med utredning och förslag ang. stöd åt ungdomens föreningsliv. [31]

Försvarsväsen.

Betänkande med förslag ang. långtjänstunderbefäl m. m. [2]

Betänkande med förslag till civilförsvarslag m. m. [5] Betänkande ang. ordnandet av civilanställning för avgående fast anställt manskap vid försvaret. [38]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.