



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

EX. 1A
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1955:23

Kommunikationsdepartementet



BUSSLINJEUTREDNINGEN

II

*Betänkande rörande översyn
av vissa bestämmelser i 1940 års förordning angående
yrkesmässig automobiltrafik m.m. jämte förslag
till lag angående företag, som driva
yrkesmässig trafik med omnibus*

Stockholm 1955

Statens offentliga utredningar 1955

Kronologisk förteckning

1. Lag om jordbrukskasserörelsen m. m. Kihlström. 160 s. J.
2. Stöd åt den mindre och medelstora skeppsfarten. Idun. 20 s. H.
- 3 o. 4. Nordiska post- och teletaxor. Idun. 37 s. U.
5. Prissättningen på jordbruksprodukter. Bilaga 1. Marcus. 101 s. Jo.
6. Vattenvirden. Hæggström. 133 s. Jo.
7. Det mindre jordbrukets möjligheter att uppnå bättre lönsamhet. Berlingska Boktryckeriet, Lund. 402 s. J.
8. Tvätt. Kihlström. 368 s. S.
9. Frågan om statslösens av stamaktierna i LKAB. Marcus. 181 s. Fi.
10. Vidlyftiga rättegångar. Norsedt. 72 s. Ju.
11. Psykologisk utbildning och forskning. Idun. 324 s. E.
12. Rationalisering av sjukhusdriften. Kihlström. 283 s. I.
13. Utlandstansaktionerna och den svenska ekonomin. Av B. Metelius. Idun. 245 s. Fi.
14. Yrkeskolornas handelsundervisning m. m. Marcus. 489 s. E.
15. Detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Kopparbergs och Gävleborgs län. Kihlström. 47 s. K.
16. Pris och prestation i handeln. Idun. 478 s. H.
17. Sekretessen vid förundersökning i brottmål. Kihlström. 92 s. I.
18. Undersökningar rörande små avloppsreningsanläggningar. Victor Petterson. 105 s. I.
19. Administrativt rättsskydd. Kihlström. 104 s. Ju.
20. Det döva barnets språk- och talutveckling. Idun. 88 s., 2 pl. E.
21. Tekniska skolutbildningen. Idun. 592 s. E.
22. Detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län. Kihlström. 60 s. K.
23. Busslinjeutredningen. 2. Betänkande rörande översyn av vissa bestämmelser i 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. jämte förslag till lag angående företag, som driva yrkesmässig trafik med omnibus. Katalog och Tidskriftstryck. 142 s. K.

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

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1955:23

Kommunikationsdepartementet



BUSSLINJEUTREDNINGEN

II

*Betänkande rörande översyn
av vissa bestämmelser i 1940 års förordning angående
yrkesmässig automobiltrafik m.m. jämte förslag
till lag angående företag, som driva
yrkesmässig trafik med omnibus*

KATALOG OCH TIDSKRIFTSTRYCK
STOCKHOLM 1955





BUSLINJEREDNINGEN

II

Reisehandboken för 1910
 av Nils J. Jönsson
 utgivet av Svenska
 turistföreningen

Innehåll

Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet	5
--	---

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

Lag angående företag, som driva yrkesmässig trafik med omnibus	7
Förordning om ändring i Kungl. Maj:ts förordning den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.	8

MOTIV

Kap. 1. Direktiv samt gällande författning och historik	10
Kap. 2. Vidgad insyn i samt statistikföreskrifter och bokföringsskyldighet för busstrafikföretag	32
Kap. 3. Expertis i taxeärenden och busstaxorna	41
Kap. 4. Kontroll beträffande överlåtelse av andelsrätter i tillståndshavande juridisk person m. m.	50
Kap. 5. Samordning och rationalisering	74
Angående återkallelse av trafiktillstånd (19 §) och brytande av trafikmonopol (12 §)	74
Angående förfogande över tillstånd till busslinjetrafik i trafikreglerande syfte eller eljest i det allmännas intresse	82
Kap. 6. Speciell motivering	92
Kap. 7. Vissa under utredningsarbetet aktualiserade spørsmål	103
Sammanfattning	128
Reservation	131
Bilagor	133

Innehåll

Skärvelse till Herr Statsrådet och Huset för Kongl. Regeringens förslag	5
---	---

FÖRSLAGTILLSTÄLLNING

Angående förslag, som till en särskild lag för att förbättra	7
Förordning om ändring i Kongl. Majestätens den 25 oktober 1890	8
Angående utskottets förslag om	9

MOTIV

Kap. 1. Inledning samt allmänna förhållanden och historik	10
Kap. 2. Vidare ingår i samt alla skriftliga och muntliga	12
Kap. 3. Exempel i utskottets och utskottets	14
Kap. 4. Kontroll beträffande utskottets och utskottets	16
Kap. 5. Samordning och utskottets	18
Angående utskottets och utskottets	20
Utskottet (12)	22
Angående utskottets och utskottets	24
Utskottet (12)	26
Kap. 6. Särskild motivering	28
Kap. 7. Visa under utskottets och utskottets	30
Sammanfattning	32
Reservat	34
Bilagor	36

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet

Med skrivelse den 14 juni 1952 överlämnade busslinjeutredningen betänkande med förslag till beräkning av tilläggsvärde (goodwill) för bussföretag m. m. (SOU 1952: 20). Av de i direktiven angivna frågeställningarna hade därmed goodwillproblemet och frågan om betalning "under bordet" behandlats.

Sedan delbetänkandet avlämnats, hava vissa förändringar ägt rum beträffande utredningens sammansättning. Sålunda har ledamoten av riksdagens första kammare, statsrådet I. Persson den 30 juni 1952 erhållit begärt entledigande från uppdraget såsom ledamot av utredningen. I hans ställe har samma dag ledamoten av riksdagens andra kammare, hemmansägaren K. A. Andersson förordnats till ledamot av utredningen. Vidare har talmannen i riksdagens andra kammare, stadsbibliotekarien G. V. Nilsson den 26 mars 1953 erhållit begärt entledigande från uppdraget såsom ledamot och tillika ordförande i utredningen. I hans ställe har ledamoten av utredningen, landssekreteraren A. N. O. Hulterström förordnats att i egenskap av ordförande leda utredningens arbete samt ledamoten av riksdagens andra kammare, trafikinspektoren C. O. Nilsson förordnats att vara ledamot av utredningen. Slutligen har, sedan direktören G. Lydén avlidit, direktören H. Gradin förordnats att från och med den 1 februari 1954 vara ledamot av utredningen i Lydéns ställe.

Såsom utredningens sekreterare har tjänstgjort hovrättsrådet A. W. Stoltz.

I följd av ovan redovisade förändringar med avseende å utredningens sammansättning och den omständigheten, att sekreteraren tidvis tagits i anspråk för annat kommittéarbete och domstolstjänstgöring, har utredningsarbetet under vissa tider varit nedlagt.

Utredningsmännen hava för fullgörandet av återstoden av utredningsuppdraget gjort rundfrågor i skilda hänseenden till åtskilliga statliga myn-

digheter och enskilda intressegrupper samt i studiesyfte företagit tre resor inom riket.

Nuvarande länsassessorerna A. O. Lönegren och C. G. Wennberg samt assessorn i överståthållarämbetet S. Villner hava efter givna bemyndiganden antlitats för vissa specialundersökningar.

Under tiden efter den 14 juni 1952 har utredningen jämlikt Kungl. Maj:ts brev den 2 december 1949 till utredningen angående handläggningen av vissa ärenden beträffande tillstånd till linjetrafik med omnibus avgivit yttranden över omkring 140 ansökningar av juridisk person om tillstånd att öppna eller från annan övertaga busslinjetrafik. Assessorn vid Stockholms rådhusrätt G. A. S. Eberhardt har biträtt utredningen med detta arbete.

Utredningsmännen hava beträffande de i detta delbetänkande behandlade spörsmålen arbetat efter två alternativa linjer. Av skäl, som anges i betänkandet, har emellertid arbetet slutförts helt i anslutning till de i direktiven angivna frågeställningarna.

De sakkunniga få härmed överlämna betänkande rörande översyn av vissa bestämmelser i 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. jämte förslag till lag angående företag, som driva yrkesmässig trafik med omnibus.

Det utredningen i direktiven lämnade utredningsuppdraget är därmed slutfört. Intill dess Kungl. Maj:t annorlunda förordnar tillkommer det utredningen att yttra sig i de med Kungl. Maj:ts förenämnda brev av den 2 december 1949 avsedda ärendena.

Vid betänkandet finnes fogad reservation av ledamoten Gradin.

Stockholm den 29 juni 1955.

O. Hulterström

Karl Andersson

H. Gradin

Olof Nilsson

Robert Nilsson

/ Wilhelm Stoltz

Författningsförslag

Förslag till lag angående företag, som driva yrkesmässig trafik med omnibus

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Tillstånd, varom stadgas i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., till yrkesmässig trafik med omnibus må meddelas, förutom åt fysiska personer, allenast åt aktiebolag, som hava till huvudsakligt ändamål att bedriva sådan trafik (*busstrafik-aktiebolag*). Med tillstånd till omnibustrafik avses jämväl medgivande att övertaga gällande sådant tillstånd.

Utan hinder av vad sålunda stadgas må trafiktillstånd, som avses i första stycket, meddelas för statlig eller kommunal inrättning. För särskilt fall må ock sådant tillstånd meddelas annan juridisk person än i första stycket sägs.

2 §.

I fråga om busstrafikaktiebolag 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 busstrafikaktiebolag.

Aktiebrevet skola vara ställda till viss man. Detsamma gäller i fråga om teckningsrättsbevis och delbevis, varom stadgas i 56, 64, 175, 176 och 222 §§ lagen den 14 september 1944 om aktiebolag.

4 §.

Förvärv av aktie annorledes än genom bodelning, arv eller testamente vare icke gällande, med mindre förvärvet godkänts av myndighet Konungen bestämmer. Erinran härom skall intagas i bolagsordningen så ock i varje aktiebrev.

Vill någon å exekutiv auktion inropa aktie, skall bevis om medgivande till förvärvet vid auktionen företes, vid äventyr att inropet eljest är ogillt.

5 §.

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 aktiebrev.

6 §.

Över beslut, varigenom myndigheten vägrat godkännande av aktieförvärv, må klagan föras hos Konungen genom besvär.

Statens biltrafiknämnd äger med iakttagande av stadgad besvärstid under Konungens prövning draga sådant beslut, som avses i 4 § och ej gäller tillämnat exekutivt förvärv.

7 §.

Med dagsböter straffes:

1. den som i framställning om godkännande av aktieförvärv uppsåtligen meddelar oriktig eller vilseledande uppgift;

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

3. 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 § sägs, eller låter verkställa utdelning å aktie i strid mot bestämmelserna i 5 §.

8 §.

Närmare föreskrifter för tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen.

Denna lag träder i kraft den

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

Härigenom förordnas, dels att 12 och 31 §§ kungl. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. skola erhålla ändrad lydelse på sätt här nedan angives, dels ock att i förordningen skall införas en ny paragraf, betecknad 35 a §, av den lydelse nedan sägs.

12 §.

Trafiktillstånd må — — — övrigt lämplig.

Trafiktillstånd må — — — befinnes lämplig.

Tillståndet skall — — — samtrafikens bedrivande.

För meddelande av tillstånd till trafik med omnibus åt annan än fysisk person gäller i övrigt vad därom finnes i lag stadgat.

31 §.

1 mom. Utöware av yrkesmässig trafik skall vara skyldig att föra transporthandlingar och driftstatistik i enlighet med bestämmelser, som biltrafiknämnden må finna skäl meddela, ävensom att till nämnden eller myndighet, som meddelat honom trafiktillstånd, insända sådant sammandrag av driftstatistiken eller de uppgifter angående trafiken i övrigt som av dem inforas.

I övrigt skola transporthandlingarna och driftstatistiken hållas tillgängliga för granskning av nämnda myndigheter när helst så påfordras.

2 mom. Utöver vad i 1 mom. sägs skall utöware av yrkesmässig trafik med omnibus vara skyldig att årligen i samband med avgivande av allmän självdeklaration till den myndighet, som meddelat trafiktillståndet, inkomma med särskild sammanställning av intäkts- och utgiftsposterna i rörelsen samt balansräkning, där sådan upprättats, ävensom att efter framställning hålla över rörelsen förda handelsböcker tillgängliga för granskning av myndigheten.

3 mom. Allmänna grunder för uppställning av transporthandlingar och driftstatistik, som i 1 mom. avses, samt anvisningar för uppgörande av särskilda sammanställningar, som i 2 mom. avses, fastställas av biltrafiknämnden.

35 a §.

Vad som med stöd av bestämmelserna i 31 § 2 mom. inhämtats vid granskning av handelsbok eller särskild sammanställning därav må ej yppas i vidare mån än som erfordras för vinnande av det med granskningen avsedda ändamålet. Bryter någon häremot straffes, där han ej för sin förseelse är underkastad ansvar för tjänstefel, med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Denna förordning skall träda i kraft den

Efter en tid av tre år från nämnda dag skola nu gällande tillstånd till trafik med omnibus, vilka meddelats enskild juridisk person, upphöra att gälla, såvida icke den myndighet, som äger meddela trafiktillstånd varom fråga är, annorlunda förordnar.

FÖRSTA KAPITLET

Direktiv samt gällande författning och historik

Direktiven för utredningsarbetet återfinnas i utredningens den 14 juni 1952 avgivna delbetänkande med förslag till beräkning av tilläggsvärde (goodwill) för bussföretag m. m. (SOU 1952: 20).

I delbetänkandet har utredningen redogjort för det huvudsakliga innehållet av förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. i de delar, som närmast beröra det i delbetänkandet redovisade avsnittet av utredningens arbete. Här redovisas de delar av 1940 års förordning jämte dess förarbeten och tidigare lagstiftning i ämnet, som angå nu förevarande avsnitt av utredningsarbetet.

Yrkesmässig är enligt 1940 års förordning sådan trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran (1 §). Den yrkesmässiga trafiken uppdelas i linjetrafik och beställningstrafik (4 §). Förutsättning för rätten att bedriva yrkesmässig trafik är enligt 5 § att vederbörigt tillstånd, s. k. trafiktillstånd meddelats. Tillstånd att bedriva linjetrafik meddelas, i fråga om linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län, av statens biltrafiknämnd, samt i övriga fall av länsstyrelsen i det län, varest linjetrafiken skall äga rum. Tillstånd till beställningstrafik med buss meddelas av länsstyrelsen i det län, varest stationsort för beställningstrafiken skall förläggas.

Förfarandet i samband med ansökan om trafiktillstånd regleras i 7—11 §§. Vid ansökan om sådant tillstånd skola fogas handlingar, som äro ägnade att bestyrka sökandens lämplighet såsom utövare av det slag av yrkesmässig trafik, ansökningen avser, varjämte ansökningen, då fråga är om linjetrafik, skall innehålla uppgift om linjesträckning eller om de orter, mellan vilka trafiken skall bedrivas, ävensom uppgifter om den taxa och, i förekommande fall, den turlista för befordringen, som önskas fastställd, samt om huru trafiken i övrigt skall anordnas och bedrivas. Över ansökan om sådant tillstånd till linjetrafik, som det tillkommer länsstyrelse att bevilja, skall länsstyrelsen ej mindre höra vederbörande polismyndighet samt trafikföretag och sammanslutningar av utövare av yrkesmässig biltrafik, som beröras av den ifrågasatta trafiken, än även, om förhållandena därtill föranleda, lämna vederbörande vägstyrelse, kommuner och andra, som ärendet kan

angå, tillfälle att yttra sig. Avser ansökningen rätt till busslinjetrafik uteslutande inom viss stad eller inom stad med dess närmaste omgivning, skall dylikt tillfälle alltid beredas vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet i staden. Över ansökan om tillstånd till sådan linjetrafik, för vars bedrivande biltrafiknämndens tillstånd erfordras, skall nämnden infordra yttranden av vederbörande länsstyrelser, som hava att verkställa den utredning, som förut nämnts. Länsstyrelse skall över ansökan om tillstånd till beeställningstrafik höra polismyndigheten i den avsedda stationsorten för fordonet samt bereda trafikföretag, sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik samt andra inom länet, vilka ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig. I vissa ansökningsärenden må infordrande av yttranden inskränkas eller underlätas, nämligen bl. a. då ansökningen avser tillstånd att uteslutande befordra skolbarn och lärare till och från skola eller att vid färd med personbil till och från egen arbetsplats medtaga uteslutande andra personer på väg till och från arbetsplats.¹

Vid prövning av ansökan om trafiktillstånd skall avseende främst fästas vid frågan om trafikens behövlighet och lämplighet samt huruvida sökanden kan anses lämpad att bedriva avsedd trafik. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökans ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan. Meddelat trafiktillstånd skall ställas å viss fysisk eller juridisk person; tillstånd till beställningstrafik må dock meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill äro. Tillståndet skall upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga, varvid givetvis bl. a. erforderliga föreskrifter angående samtrafik skilda busstrafikföretag emellan kunna meddelas. För samtrafik med vissa andra trafikföretag är sört genom en bestämmelse,² att tillstånd till linjetrafik i erforderlig utsträckning bör upptaga föreskrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande (12 §).

För linjetrafik bör — efter nödig utredning — turlista i erforderlig omfattning fastställas av myndighet, som meddelat trafiktillståndet. I fråga om trafik, vartill biltrafiknämnden medgivit tillstånd, må dock nämnden uppdraga åt länsstyrelse att fastställa turlista (14 §). 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 (23 § 2 mom.).

Trafiktillstånd skall, såvitt ej särskilda omständigheter till annat föranleda, gälla tills vidare (17 § 1 mom.). Har tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs, må rörelsen under vissa förutsättningar fortsättas under högst ett år (17 § 2 mom.). Då tillståndshavare avlidit eller försatts i kon-

¹ Sistnämnda bestämmelse tillagd genom Kungl. förordning den 4 juni 1954 (SFS nr 4077).

² Tillagd genom Kungl. förordning den 30 juni 1948 (SFS nr 406).

kurs eller då skäl eljest föreligga må trafiktillstånd överlåtas å annan efter medgivande av den myndighet, som meddelat trafiktillståndet. Vid ansökan om tillståndets överförande å annan skall fogas avtal, som kan hava upprättats rörande överlåtelsen. Den tillståndsgivande myndigheten har att med avseende å skälen och villkoren för överlåtelsen, lämpligheten hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasättes, samt omständigheterna i övrigt pröva framställningen (18 § 1 mom.).

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

Har länsstyrelse meddelat trafiktillstånd skall beslutet delgivas, bland andra, biltrafiknämnden (15 §). Hos biltrafiknämnden och länsstyrelserna skola föras register över innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik (16 §). 29 § innehåller föreskrifter om taxa i yrkesmässig trafik. Biltrafiknämnden skall fastställa allmänna grunder för uppställning av taxor, medan taxornas fastställande, såvitt gäller linjetrafik, ankommer på den myndighet, som meddelat trafiktillståndet. Taxorna skola angiva maximiaavgifter. Beträffande linjetrafiken kan om särskilda förhållanden därtill föranleda vederbörande myndighet i stället fastställa taxa, innefattande fasta avgifter. Utövare av yrkesmässig trafik är enligt 31 § skyldig att föra transporthandlingar och driftstatistik samt att tillhandahålla tillståndsmyndigheterna uppgifter angående trafiken. Biltrafiknämnden äger enligt 39 § under vederbörande besvärsinstans' prövning draga beslut, som av länsstyrelse eller polismyndighet enligt denna förordning meddelats.

Alltsedan ikraftträdandet av 1906 års förordning om automobiltrafik har för bedrivande av yrkesmässig trafik erfordrats myndighets *tillstånd*. Motiven härför voro ursprungligen rena säkerhets- och ordningssynpunkter. Genom den yrkesmässiga biltrafikens kraftiga utveckling hava emellertid de med kraven på ett ändamålsenligt ordnande av denna trafik sammanhängande spörsmålen kommit att träda i förgrunden, varför trafikens reglering genom tillståndsgivning efter hand kommit att framstå som en allmän angelägenhet av allt större vikt. Såsom framgår av den lämnade översikten av gällande förordning åstadkommes denna reglering för närvarande främst genom upprätthållandet av kraven på behövlighet och lämplighet av den ifrågasatta trafiken samt på lämplighet hos sökanden.

Behovsprövningen infördes först genom Kungl. förordningen den 15 juni 1923 om motorfordon och motiverades då¹ med befintliga trafikmedels anspråk på skydd mot okynneskonkurrens. Föreskriften om behovsprövning

¹ SOU 1922:39 sid. 147.

erhöll i författningen det innehållet, att vid ansökningsprövningen hänsyn skulle tagas till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken. I författningen intogs icke några bestämmelser om obligatoriskt hörande av vissa vederbörande, utan lämnades enligt motiven¹ den tillståndsbeviljande myndigheten frihet att därmed förfara efter omständigheterna i varje särskilt fall, varvid dock förutsattes,² att innehavare av trafikmedel, som berördes av en ifrågasatt trafik, borde höras över ansökningen om trafik-tillstånd.

I nästföljande författning, Kungl. förordningen den 20 juni 1930 om motorfordon, intogs uttrycklig bestämmelse om skyldighet för den tillståndsbeviljande myndigheten att över ansökan om tillstånd till linjetrafik höra järnvägsföretag eller annat trafikföretag, som berördes av den i ansöknings ifrågasatta trafiken.

Varken 1923 års eller 1930 års författning innehöll några hållpunkter för bedömande av, ur vilka synpunkter trafikens behövlighet och lämplighet skulle prövas.

I skrivelse den 13 juni 1932, nr 364, anhöll riksdagen, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart jämte därmed sammanhängande spörsmål. I skrivelsen anfördes, bland annat, att det ville synas, som om den av riksdagen förordade utredningen i första hand borde till omedelbar prövning upptaga frågan om tillämpningen av motorfordonsförordningens bestämmelser beträffande beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik. Därvid borde undersökas, dels huruvida begränsning av befintliga tillstånd till yrkesmässig trafik erfordrades, dels ock vilka åtgärder, som kunde påkallas för ernående av en mera effektiv prövning av ansökningar av nya sådana tillstånd.

Den av riksdagen begärda utredningen verkställdes av särskilt tillkallade sakkunniga (1932 års trafikutredning), vilka i ett (otryckt) betänkande den 22 december 1932 avgåvo förslag om, bland annat, en närmare reglering av förutsättningarna för trafikstillstånds beviljande. I detta ämne anförde de sakkunniga,³ att vissa av dem berörda omständigheter givit dem anledning uppmärksamma frågan, huruvida den behovsprincip, som 1930 års motorfordonsförordning äsyftade att uttrycka, därstädes framträdde med tillräcklig tydlighet. I och för sig vore den för detta ändamål meddelade korta anvisningen, enligt vilken gällde att vid prövning av ansökan om trafikstillstånd hänsyn skulle tagas till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken, föga upplysande, så länge icke tillika framginge något om de synpunkter, ur vilka trafikens behövlighet och lämplighet skulle prövas. Behovsprincipen hade ej heller alltid vid nämnda författ-

¹ SOU 1922:39 sid. 146.

² Prop. 1923 nr 124 sid. 86—87 samt andra lagutskottets utlåtande, nr 21, sid. 59.

³ Prop. 1933 nr 193 sid. 41—42.

nings tillämpning blivit med eftertryck hävdad. Skäl föreläge därför för en skärpning av bestämmelsens avfattning därhän, att trafiktillstånd finge beviljas allenast, därest den ifrågasatta trafiken befunnes behöfelig och lämplig samt avsåge att tillgodose ett trafikbehov, som icke kunde fyllas med anlitan- de av befintliga trafikmedel. Rörande en i överensstämmelse härmed avfattad bestämmelse om behovsprövningen anförde de sakkunniga:

I huvudsak åsyfta vi att därigenom understryka nödvändigheten av en noggrann behovsprövning — prövningen då tänkt i främsta rummet ur det allmännas och icke ur intressenternas synpunkt. Ur det allmännas synpunkt kan åter behov av nytt tillstånd icke anses föreligga, därest icke det ifrågasatta trafikföretaget väntas tillgodose trafikbehov, som icke kan fyllas med anlitan- de av befintliga transportmöjligheter. Härvid torde uppenbarligen hänsyn böra tagas icke allenast till den i ett visst ögonblick aktuella trafiktillgången utan även till de utvecklingsmöjligheter befintliga trafikföretag äga, t. ex. genom insättande av tåtare automobil- eller tågturer o. dyl., därest en dylik utveckling med visshet kan förväntas.

I propositionen nr 193 till 1933 års riksdag uttalade (sid. 43) föredragande departementschefen endast, att syftet med den föreslagna ändringen skulle bättre komma till uttryck, om i författningen angäves, att trafik- tillstånd ej finge meddelas, därest icke den ifrågasatta trafiken funnes behöfelig med hänsyn till redan befintliga trafikföretag samt i övrigt lämplig. I propositionen fick bestämmelsen om behovsprövning en mot departementschefens uttalande svarande avfattning.

Vid riksdagsbehandlingen lämnades propositionen utan anmärkning. Kungl. förordning om författningsändringen utfärdades den 14 juni 1933.

I samband med behandlingen av nyssnämnda proposition förehade 1933 års riksdag även två likalydande motioner (I: 157 och II: 308), i vilka hemställdes, att riksdagen måtte anhålla om utredning av frågan om och på vad sätt ett avgörande inflytande kunde beredas den kommunala förvaltningsmyndigheten i stad vid beviljande av tillstånd till linjetrafik inom stadens planlagda område.

I motionerna framhölls bland annat att, ehuru de kommunala förvaltningsmyndigheterna ofta äro på det närmaste berörda och i sina uppgifter beroende av meddelade tillstånd till yrkesmässig biltrafik, framför allt i fråga om linjetrafik, som bedrives uteslutande inom stads planlagda område, dessa myndigheter icke tillerkänts något nämnvärt inflytande på tillståndsgivningen. Det funnes ingens- städes uttryckligen stadgat, att länsstyrelse över ansökan om tillstånd till linjetrafik å stads gator skulle höra vederbörande stadsfullmäktige, än mindre att stadsfullmäktiges medgivande erfordrades för att anordna sådan trafik. Särskilda olägenheter, även av ekonomisk innebörd, kunde uppstå i de fall, då stad bedreve linjetrafik å gatorna inom sitt planlagda område genom eget trafikverk, med vilket nya av länsstyrelsen koncessionerade privata företag lätt råkade i konkurrensförhållande. Motionärerna föreslogo därför att motorfordonsförordningen kompletterades med en bestämmelse, som inrymde åt den kommunala förvaltningsmyndigheten, i varje fall i städer med större territoriell utsträckning, nödigt inflytande på beviljandet av rättigheter till att utöva linjetrafik inom det planlagda

området. Om det icke låte sig göra att överflytta befogenheten ifråga på stadsfullmäktige, torde det i alla händelser böra stadgas, att sådant trafiktillstånd icke borde beviljas utan stadsfullmäktiges medgivande.

Andra lagutskottet (utlåtande nr 31) anförde, att det vid behandling av en ansökan om tillstånd till linjetrafik, som berörde en stads planlagda område, torde gälla att skilja mellan ett antal mot varandra stridande intressen. Staden själv var därvid mången gång part i målet och borde såsom sådan icke tillerkännas rätten att träffa avgörandet. Utskottet ansåg sig därför icke kunna biträda motionärernas uppfattning, att den kommunala förvaltningsmyndigheten borde beredas "avgörande inflytande" i det hänseende varom vore fråga. Däremot ville utskottet ifrågasätta, huruvida det icke vore lämpligt, att förvaltningsmyndigheten tillerkändes större inflytande än som vore fallet. Utskottet tillstyrkte därför en utredning av frågan om ock på vad sätt ett ökat inflytande borde beredas vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet i stad vid beviljande av linjetrafik inom stadens planlagda område.

I anslutning härtill hemställde riksdagen i skrivelse, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om den av utskottet förordade utredningen. Riksdagsskrivelsen överlämnades till 1932 års trafikutredning för att tagas i övervägande vid fullgörandet av utredningens uppdrag. Denna utredning inhämtade härutinnan yttrande från Svenska stadsförbundet, Sveriges omnibusägares riksförbund och länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län.

Stadsförbundet, som i sin tur inhämtade yttranden från de större städernas drätselkammare, anförde för egen del:

I avseende å den praxis, som redan nu tillämpas beträffande förberedandet av ärenden rörande tillstånd till linjetrafik, vitsordas i de inkomna svaren från flera håll, att länsstyrelserna regelbundet bruka inhämta yttranden från städernas myndigheter. Men det framgår också, att en remiss till en stadens myndighet icke utan vidare garanterat, att vid frågans avgörande hänsyn toges till remissvaret. Tvärtom hava avgörandena i en del fall träffats stiek i stäv mot de synpunkter, som framhållits från stadens sida. Ett inhämtande av städernas yttranden synes emellertid i praktiken förekomma i så stor utsträckning, att ett lagfästade av denna praxis icke synes behöva ingiva några betänkligheter.

När det gäller att bedöma graden av det inflytande, som bör tillerkännas städernas myndigheter, synes det styrelsen nödvändigt att noggrant behjärta kommunikationernas betydelse för stadens hela liv och växt. Redan i sitt yttrande till riksdagsutskottet framhöll styrelsen, att en rationell bostadspolitik från de större städernas sida torde ofrånkomligt förutsätta inflytande på kommunikationerna. Denna synpunkt går också igen i ett flertal av de nu föreliggande uttalandena från städernas myndigheter. Förefintligheten av användbara och i möjligaste mån prisbilliga kommunikationer bestämmer i hög grad stadens bostadspolitik och inverkar på dess stadsplanefrågor. Förlorar staden inflytande över trafiken, uppstår lätt olämpligt belägna samhällsbildningar, som förorsaka staden utgifter av olika slag för ledningar m. m., medan bebyggelsen i motsatt fall kan ske på ett rationellare och för stadens ekonomi mera tillfredsställande sätt. Utom staden belägna, för dess innevånare avsedda bad, andra platser för friluftsliv och

rekreation, sjukvårdsanstalter etc. motivera också ej sällan ett inflytande från stadens sida ej blott på sträckningen av kommunikationslederna utan även på turlistor och biljettpriser. På stadens eget gatu- och vägnät ställa särskilt de tunga omnibusarna stora fordringar, som åsamka städerna betydande utgifter. Även där städerna ställts utan inflytande på omnibuslinjernas ändpunkter hava de icke så sällan ändock fått ikläda sig kostnader för centrala busstationer. Av det föreliggande utredningsmaterialet synes det styrelsen klart framgå, att frågan om ökat inflytande för städerna vid beviljandet av tillstånd till linjetrafik är ett i högsta grad aktuellt intresse för städerna, med hänsyn till den alltjämt ökade trafiken aktuella snart sagt för var dag som går.

När det gäller att finna former för städernas ökade inflytande på detta område, kunna däremot givetvis delade meningar göra sig gällande. Andra lagutskottet har tagit avstånd från motionärernas uppfattning, att den kommunala förvaltningsmyndigheten borde beredas "avgörande inflytande" i nu förevarande hänseende. Då staden mången gång är part i målet, borde staden icke tillerkännas rätt att träffa avgörandet. Det undandrager sig styrelsens bedömande, vilken befogenhet utskottet velat inlägga i uttrycket "avgörande" inflytande. Närmast till hands synes ligga att tolka uttalandet så, att man icke velat i avseende å linjetrafiken införa ett lokalt veto. Såsom drätselkammaren i Gävle erinrat, är stadens eventuella partställning i detta fall icke att jämföras med en enskild persons, då stadens myndigheter få förutsättas äga ett starkt intresse för att handla till stadsinvånarnas bästa. Men det torde å andra sidan icke kunna bestridas, att i undantagsfall särskilda skäl kunna tala för en slutlig omprövning hos en utomstående, av de lokala intressena ej influerad myndighet. En god lösning av frågan synes förutsätta ett lyckligt avvägande mot varandra av de anspråk från stadens sida, åt vilka ovan givits uttryck, och de krav på goda förbindelser mot skäliga avgifter, som med fog ställas av de utanför densamma boende. I själva verket torde i regel inga större intressemotsättningar i detta fall behöva föreligga. Goda kommunikationer för landsbefolkningen till staden är även ett stadens intresse. Genom ordnandet av centrala busstationer och anordningar i övrigt till trafikens fromma hava städerna också visat sitt intresse därvidlag.

För det ökade inflytandet i avseende å linjetrafiken finner styrelsen det vara ett ofrånkomligt minimum, att i lagstiftningen införas ett uttryckligt stadgande därom, att vederbörande kommunala myndighet i städerna skall höras över alla staden berörande ansökningar om tillstånd till linjetrafik. En lagstiftning i denna riktning torde innebära ett lagfästande av en utbredd praxis. Såsom i nästan alla de inkomna yttrandena framhålles, måste en begränsning till enbart det stadsplanelagda området anses vara särdeles irrationell och därför icke böra ifrågasättas.

När det gäller frågan, vilken hänsyn, som bör tagas till stadens yttranden, finner styrelsen — i överensstämmelse med de allmänna principer, som ovan antytts — det oundgängligen nödvändigt, att städerna få ett avgörande inflytande på lokaltrafiken inom staden. Då koncession medges långlinjer, bör staden tillförsäkras sådant inflytande på koncessionsvillkoren i avseende å taxor, rätt att upptaga passagerare inom stadens område etc., att stadens befogade krav på att fritt få ordna sin lokaltrafik icke åsidosättas.

Med hänsyn till frågans vitala betydelse för städerna och deras invånare måste styrelsen som sin mening uttala, att beträffande lokaltrafiken ett avgörande inflytande i form av fullständig vetorätt bör tillförsäkras städerna och att i övrigt ett avgörande mot städernas inhämtade mening bör få förekomma endast i de fall, då *synnerliga* skäl därtill kunna visas föreligga.

Slutligen vill styrelsen framhålla, att även köpingar och municipalsamhällen böra tillförsäkras samma rätt som städerna att bli hörda i ärenden rörande linjetrafik. En komplettering i detta avseende av motorfordonsförordningen synes sålunda påkallad.

Sveriges omnibusägares riksförbund förklarade sig anse, att skäl icke föreläge att åt städerna giva ett ökat inflytande på avgörandet av ärenden rörande tillstånd till sådan linjetrafik, som berörde stad, och avstyrkte förty, att förslag härom framlades. Förbundet yttrade:

Redan den av svenska stadsförbundet påpekade omständigheten, att länsstyrelserna i en del fall träffat avgörande stick i stäv emot de av stad framlagda synpunkterna, framhäver betydelsen av andra lagutskottets uttalande, att stad icke bör beredas "avgörande inflytande" i frågor av förevarande slag, eftersom stad ofta är part i målet. Om nämligen länsstyrelsen, som måste anses fullt opartisk i ett tillståndsärende, ginge emot en stads uttalade önskemål, visade detta, att stadens intressen kommit i kollision med andra allmänna intressen. Även andra invånare än stadens kunde hava intresse av linjetrafik, som berörde staden, och särskilt kunde befolkningen i förorter och villasamhällen hysa helt andra önskemål ifråga om trafiken än stadsinvånarna. Vidare förekomme, att konkurrensmomentet spelade in, nämligen om staden själv på affärsmässig basis dreve spårvägar eller annan trafik i egen regi. I sådana fall kunde man naturligtvis icke räkna med att stadens förvaltningsmyndighet skulle stå oberörd av de ekonomiska intressen, som härvid berördes. Vad åter anginge annan linjetrafik än lokal syntes kravet på ett avgörande inflytande från stadens sida icke hava någon som helst grund. Staden vore i dylika frågor part i målet, och det syntes därför icke förefinnas anledning att åt densamma giva större möjlighet till inflytande än åt någon annan part. Enligt förbundets uppfattning borde den tillståndsgivande befogenheten även ifråga om lokal linjetrafik helt tillkomma länsstyrelsen, som på grund av sin sakkunskap och sin från intressekonflikter helt fristående ställning allena syntes vara den myndighet, som fullt ut hölle måttet ifråga om opartiskhet och oväld. Länsstyrelserna ägde på grund av gällande föreskrifter redan nu befogenhet att förskaffa sig alla sådana uppgifter, som vore erforderliga för en allsidig och sakkunnig prövning av ansökningar om tillstånd till linjetrafik i städer, varför det icke vore av behovet påkallat att åt städernas förvaltande myndigheter inrymma ökat inflytande på behandlingen av linjetrafikärenden av ifrågavarande art.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anförde:

Vid formuleringen av stadsförbundets förslag synes tillbörlig hänsyn icke hava tagits till de riktlinjer, som riksdagen framhållit. Över huvud vore enligt länsstyrelsens mening linjetrafikrörelse, vare sig den berörde en stads planlagda eller icke planlagda område, en fråga varå staden icke borde hava ett avgörande inflytande. Linjetrafikproblemet vore nämligen icke och finge icke heller bli en uteslutande kommunal angelägenhet. En dylik anordning skulle komma att medföra ett onödigt intrång på den trafikerande allmänhetens rörelsefrihet, varigenom icke sällan olidliga förhållanden skulle skapas.

Stadsförbundet hade emellertid huvudsakligen sett föreliggande fråga såsom en ekonomisk angelägenhet för städerna; förbundet hade framhållit, att den omständigheten att städerna icke själva finge handhava frågorna om linjetrafik kunde hava en menlig inverkan på städernas bostadspolitik. Å andra sidan vore det emellertid helt naturligt, att en dylik politik icke finge medföra, att andras

och i detta fall särskilt trafikanternas fullt berättigade intressen helt åsidosattes. Emellertid hade förbundet uppenbarligen överskattat faran av den nuvarande ordningen. Av den av förbundet förebragta utredningen framginge nämligen, att vederbörande kommunala myndighet i städerna enligt en utbredd praxis hördes över staden berörande ansökningar om linjetrafik. Utan tvivel toge då vederbörande länsstyrelse all hänsyn till de synpunkter, städerna androge i fråga om sin bostadspolitik, men denna borde då vara ur allmän synpunkt fullt ändamålsenlig och icke allenast utgöra ett uttryck för rent ensidiga ekonomiska intressen. Icke heller syntes man behöva befara, att vid behandling av frågor, som rörde linjetrafik, länsstyrelserna i övrigt icke skulle komma att taga erforderlig hänsyn till städernas och deras inbyggares berättigade intressen, vare sig städerna själva i egen regi eller genom enskilda företagare dreve linjetrafik eller icke.

Så vitt länsstyrelsen kunde finna, hade det ej heller kunnat påvisas, att det nuvarande förfarings sättet medfört några allvarliga olägenheter för städerna. Tvärtom torde det, då ifråga om linjetrafik ofta förelåge vitt skilda intressen, vara enbart lyckligt, att den slutliga prövningen av ärendet, såsom nu vore fallet, utan inskränkning helt överlättes på en utomstående, av lokala intressen ej influerad myndighet.

Däremot hade länsstyrelsen icke något att erinra mot att, då fråga förelåge angående linjetrafik, som berörde stad, stadsfullmäktige eller av dessa utsedd kommunal myndighet lämnades tillfälle att yttra sig i ärendet; och då dylik trafik berörde köping eller municipalsamhälle, varest ordningsstadgan för rikets städer eller vad i stadsplanelagen är stadgat för stad ägde tillämpning, borde även köpingen eller samhället lämnas tillfälle att yttra sig.

Genom lagfästande av en städernas och därmed jämförliga samhällens rätt att yttra sig i ärenden av förevarande slag, på sätt ovan föreslagits, syntes, enligt länsstyrelsens mening, dessa hava beretts ett ökat inflytande på frågan, vilket enligt länsstyrelsens mening borde vara tillfyllest för tillgodoseende av deras berättigade intressen, utan att därigenom andras liknande intressen åsidosattes.

1932 års trafikutredning framhöll¹ för egen del — efter att hava påpekat önskvärdheten av ett sammanförande såvitt möjligt av tillståndsgivningen till ett centralorgan — att ett förringande av länsstyrelsernas befogenhet till förmån för städerna skulle innebära en motsättning till centraliseringssträvandena. De sakkunniga fortsatte:

Även om städerna hittills icke sträckt sig längre än till framställning om veto rätt, så vitt lokaltrafiken angår, måste likväl beaktas, att den reella innebörden av en konsekvent begagnad vetorätt blir att i själva verket endast en enda lösning av det aktuella trafikproblemet blir möjlig, nämligen den, som staden i eget intresse företräder. Ett så vitt gående avsteg från de principer för tillståndsgivningen, som icke blott varit gällande utan även betecknats såsom önskvärda att i större utsträckning få förverkligade, skulle enligt vår mening vara motiverat allenast, därest erfarenheten givit vid handen, att den nuvarande ordningen i sin praktiska tillämpning visat sig medföra uppenbara olägenheter. För ett sådant antagande synes emellertid utredningen i ärendet icke giva något stöd. Den av stadsförbundet påpekade omständigheten att länsstyrelserna stundom träffat sina avgöranden stick i stäv mot städernas tillkännagivna intressen är därvid icke avgörande; den visar endast, att vid den kollision mellan olika intressen, som legat under länsstyrelsernas avgörande, städernas intressen fått

¹ SOU 1935:12 sid. 164 f.

stå tillbaka för andra, som befunnits av ännu större vikt. Ett sådant förhållande ger i och för sig så mycket mindre anledning att öka städernas inflytande, som det tvärtom visar hän på nödvändigheten av en allsidig prövning av frågor av förevarande slag med beaktande jämväl av andra intressen än de rent kommunala. Erinras må tillika, att städerna alltid, för den händelse de finna länsstyrelsernas avgöranden innefatta en kränkning av deras berättigade intressen, kunna söka rättelse genom besvär däröver hos ytterligare en utom alla partsintressen stående instans, nämligen Kungl. Maj:t. I och för sig innebär därför enligt vårt förmenande den nuvarande ordningen icke något hinder för att alla de synpunkter, som staden framför, kunna komma till sin rätt vid frågans slutliga avgörande, och vi hava därför icke funnit anledning att söka öka städernas inflytande ifråga om avgörandet av ärenden av förevarande slag ens i den negativa form, som det av stadsförbundet framlagda förslaget om vetorätt för städerna beträffande lokala linjetrafikföretag eller förbud för länsstyrelserna att i övriga frågor besluta mot städernas inhämtade mening utan synnerliga skäl innebär. Däremot hava vi funnit anledning söka skapa ökade garantier för att städer och jämförliga samhällen beredas tillfälle att under ärendets förberedande handläggning göra sina synpunkter gällande.

Härom anförde de sakkunniga:

De intressen, som stad eller annan kommun kan hava anledning att bevaka i samband med prövningen av frågor om trafiktillstånd, äro uppenbarligen i många fall i vikt jämförliga med övriga institutioners eller korporationers, som enligt nu gällande bestämmelser skola höras eller för varje fall lämnas tillfälle att yttra sig över ansökningar av nu förevarande slag. Av stadsförbundet har erinrats, hurusom t. ex. utvecklingen av en stads förortskommunikationer kan hava ett avgörande inflytande på stadens bostadspolitik eller eljest påverka stadens utveckling i olika avseenden. Att under sådana förhållanden varje antydan om lämpligheten av stadens hörande i dylika ärenden saknas i nu gällande bestämmelser torde få anses innebära en lucka i dessa.

Beträffande omfånget av yttranderätten har svenska stadsförbundets styrelse ansett vederbörande kommunala myndighet i städerna ävensom i köpingar och vissa municipalsamhällen böra höras över alla staden, köpingen eller municipalsamhället berörande ansökningar om tillstånd till linjetrafik. Emellertid skulle enligt vår mening en så vidsträckt skyldighet att inhämta nämnda samhällens yttranden alldeles för mycket betunga den förberedande handläggningen. Till en början torde stadens (under detta uttryck inbegripes nedan jämväl köpingar och municipalsamhällen av det slag, som avses i stadsförbundets framställning) intressen i huvudsak vara begränsade till linjetrafiken för personbefordran och endast sådan med omnibuser; stadens intressen för en staden berörande linjetrafik med lastautomobiler torde i regel vara ringa; och därest en sådan linjetrafik med personautomobiler, som ännu förekommer i ganska stor omfattning, föreslås inrättad till stad, torde ej heller detta beröra något väsentligt stadens intresse. När man från städernas sida framhåvt linjetrafikens betydelse för städernas utveckling, är det tydligen närmast omnibustrafiken som åsyftas; övriga nyss angivna slag av linjetrafik torde däremot hava lämnats ur räkningen.

Obligatoriskt hörande av stad synes ur dessa synpunkter böra ifrågakomma allenast beträffande *omnibustrafik*, som berör staden; men även en så begränsad skyldighet förefaller vara för vidsträckt. Under senare tid hava nämligen uppstått omnibuslinjer, vilkas trafikerande icke avser att tillgodose något lokalt intresse och beträffande vilkas inrättande det därför icke synes erforderligt att inhämta yttrande av åtminstone alla städer och därmed jämförliga samhällen,

som därav beröras. Såsom exempel på dylika linjer må nämnas den av A.-B. Göta kanal drivna linjetrafiken med personomnibusar mellan Stockholm och Göteborg, vissa av järnvägar drivna omnibuslinjer eller postverkets omnibuslinjer. Att för beviljande av tillstånd till dylik linjetrafik fordra obligatoriskt hörande icke allenast av varje stad utan även av varje köping eller municipalsamhälle av ovan angiven beskaffenhet, som beröres av linjen, skulle orimligt betunga den förberedande handläggningen, som redan enligt nu gällande bestämmelser ofta nog kräver avsevärd tid.

Den omfattning, i vilken det bör åligga länsstyrelse att städse inhämta yttrande av vederbörande stad, synes med hänsyn härtill kunna begränsas till omnibuslinjer av *lokalt intresse*. Även i detta avseende torde emellertid en viss prövningsrätt böra förbehållas länsstyrelserna. Skyldighet för dessa att inhämta stadens yttrande hava vi ansett böra stadgas allenast, då ansökningen avser rätt till omnibustrafik uteslutande inom viss stad eller inom stad med dess närmaste omgivning eller alltså där trafiken avser att tillgodose trafikbehovet inom staden, eventuellt jämte de förstäder, som administrativt tillhöra densamma, eller mellan en stad och den närmast omgivande bygden. Är åter trafiken inriktad på längre avstånd och alltså avser att tillgodose icke allenast stadens jämte omgivning utan även en mera vidsträckt bygds trafikbehov, bör det enligt vår mening överlåtas åt vederbörande länsstyrelse att med hänsyn till omständigheterna avgöra, huruvida yttrande från staden bör inhämtas. I sistnämnda fall torde emellertid icke allenast staden utan även övriga av linjen berörda kommuners intressen böra komma i betraktande; och lika med stad torde därför under nu angivna förhållanden böra ställas kommun av sistnämnda beskaffenhet.

Med denna uppdelning bortfaller även enligt vår uppfattning anledning att ställa köpingar eller vissa municipalsamhällen i någon särklass framför övriga landskommuner så till vida att de skulle obligatoriskt höras över ansökningar om tillstånd till linjetrafik under samma förhållanden, som ovan förordats beträffande stad. Omnibuslinjer, som framgå uteslutande inom köping eller municipalsamhälle av ifrågavarande slag eller mellan dem och deras närmaste omgivning torde ännu vara så sällsynta, att några särskilda bestämmelser med hänsyn därtill icke synas påkallade; det torde kunna tagas för givet, att länsstyrelserna, därest sådana linjer ifrågasättas inrättade, komma att begagna sig av den befogenhet, som enligt förslaget tillkommer dem att, om förhållandena därtill föranleda, höra vederbörande kommun.

I anslutning härtill föreslog 1932 års utredning en bestämmelse av innehåll, att om ansökan om tillstånd till linjetrafik avsåge rätt till omnibustrafik uteslutande inom viss stad eller inom stad med dess närmaste omgivning, stadens beslutande myndighet skulle, om ansökningen icke gjorts å stadens vägnar, beredas tillfälle att yttra sig.

I propositionen nr 161 till 1936 års riksdag med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil uttalade (sid. 70) föredragande departementschefen under hänvisning till den av 1932 års trafikutredning anförda motiveringen, att han ansåge sig icke kunna förorda en bestämmelse av den vidsträckta innebörd, stadsförbundet ifrågasatt. I propositionen föreslogs — i syfte att nå ett smidigare förfarande — en mindre jämkning rörande den förordade yttranderätten, i det att denna rätt skulle tillkomma vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet i staden.

Riksdagen, som fann att det i propositionen framlagda förslaget till helt ny yrkestrafikförordning icke borde läggas till grund för lagstiftning i ämnet, tog i sammanhanget icke någon ställning till frågan om den föreslagna yttranderätten för städer.

De därefter samma år för översyn av yrkestrafiklagstiftningen utsedda sakkunniga — 1936 års trafikutredning — vars betänkande med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik¹ ligger till grund för nu gällande förordning, upptog det i propositionen 1936 förordade stadgandet om städers yttranderätt.

Svenska stadsförbundet ansåg i yttrande över 1936 års trafikutrednings förslag, att samma förmån, som enligt förslaget vore avsedd att tillkomma stad, borde beviljas även köpingar och municipalsamhällen. Jämväl statens gatunämnd avgav yttrande av innehåll, att städerna borde tillförsäkras ett avgörande inflytande i fråga om lokaltrafiken samt trafikförbindelserna med närliggande orter. Kommerskollegium däremot framhöll, att kollegiet icke kunde förorda, att städer och kommuner bereddes ett dylikt vidsträckt inflytande.

I propositionen nr 115 till 1940 års riksdag med förslag till förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. anförde (sid. 85 f) föredragande departementschefen, att han ej funnit skäl att frångå den mening, till vilken det tidigare utredningsarbetet kommit. I fråga om den ifrågasatta rätten för vederbörande kommunala förvaltningsmyndigheter i köpingar eller municipalsamhällen att bli hörda, anförde departementschefen:

Frånsett det förhållandet att något hinder enligt anförda bestämmelse givetvis icke möter för den tillståndsprövande myndigheten att infordra yttranden även från samhällen av sistnämnda beskaffenhet liksom att det är dessa obetaget att, även om ansökningsen ej till dem remitteras, självant inkomma med det yttrande, de må finna erforderligt, torde emellertid bestämmelser, som kunna anses motiverade med hänsyn till de särskilda förhållandena i städerna, icke utan vidare kunna anses böra gälla för varje köping eller municipalsamhälle i riket.

Författningstexten erhöll det innehåll, som framgår av den förut (sid. 10) lämnade redogörelsen.

Det som en förutsättning för trafiktillstånd uppställda *kravet på lämplighet hos sökanden* är en nyhet för den nu gällande förordningen. Frågan om personliga kvalifikationer hos en utövare av yrkesmässig trafik och den närstående frågan angående företrädesrätten mellan olika sökande upptogs till behandling redan av 1932 års trafikutredning.² Utredningen föreslog beträffande allmän kvalifikation på den, som må antagas till utövare av yrkesmässig trafik, att trafiktillstånd skulle meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befunnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig

¹ SOU 1938:59.

² SOU 1935:12 sid. 177 ff.

trafik. Dessa kvalifikationsvillkor återfinnas oförändrade i 1940 års förordning. 1932 års utredning föreslog vidare, att om flera sökande funnes, tidpunkten för ansökningens ingivande icke skulle vara bestämmande för företräde dem emellan. Därest ansökningen avsåge tillstånd till linjetrafik i anslutning till eller under konkurrens med trafik, bedriven av järnvägs-, ångbåts- eller förut bestående linjetrafikföretag, skulle, om tillstånd meddelades, sådant i första hand lämnas innehavare av dylikt företag, därest denne ansökt därom och i övrigt befunes lämplig såsom trafikutöware. Rörande frågan om verkan av tidpunkten för ansökningens ingivande anförde utredningen:

Visserligen skall enligt nu gällande bestämmelser järnvägsföretag eller annat trafikföretag, som beröres av en ifrågasatt yrkesmässig automobiltrafik, höras över ansökning därom; men redan det förhållandet, att vem som helst kan när som helst inge en ansökan om trafiktillstånd och eventuellt få densamma beviljad, leder till ett osäkerhetstillstånd, som icke sällan torde hava föranlett, att till exempel järnvägs- eller andra redan bestående trafikföretag sökt trafiktillstånd allenast för att förebygga, att någon annan före dem söker och erhåller sådant. Visserligen har i vissa fall förekommit, att länsstyrelser iakttagit den som det vill synas fullt riktiga principen att, när ett ifrågasatt linjetrafikföretag omedelbart ansluter till eller framgår inom exempelvis ett järnvägsföretags naturliga trafikområde, bereda det senare tillfälle att före ärendets avgörande inkomma med en ansökning och i första hand skänka denna beaktande; men själva den omständigheten att någon föreskrift i detta avseende saknats, torde för vederbörande intressenter ofta nog föranleda eller stundom nödvändiggöra en ansökan, som, därest allenast trafikbehovet varit avgörande, icke skulle hava kommit till stånd.

I remissyttrande över utredningens förslag anmärkte länsstyrelsen i Örebro län, att stadgandet om företrädesrätten borde utgå, enär vetenskapen om lagstadgad företrädesrätt, monopol, kunde missbrukas till skada för allmänheten genom erbjudande av sämre trafikanordningar.

I propositionen nr 161 till 1936 års riksdag upptogs vad 1932 års trafikutredning i hithörande delar föreslagit.

Vid 1936 års riksdag framfördes anmärkningar mot den föreslagna företrädesrätten. Sålunda framhölls i en motion, II: 724, att denna föreskrift i realiteten innebure, att samtliga biltillstånd inom överskådlig tid skulle vara infångade av nu bestående järnvägs- och ångbåtsföretag. Liknande uppfattning uttalades jämväl i några remissyttranden.

1936 års trafikutredning föreslog i full överensstämmelse med 1932 års trafikutredning att om flera sökande funnes, tidpunkten för ansökningens ingivande icke skulle vara avgörande för företräde dem emellan. I fråga om företrädesrätt för äldre trafikföretag föreslog 1936 års trafikutredning ett stadgande av innehåll, att om ansökan avsåge tillstånd till linjetrafik i konkurrens med trafik, bedriven av förut bestående trafikföretag, skulle, därest tillstånd meddelades och förhållandena icke till annat föranledde, sådant

lämnas innehavare av dylikt företag, därest denne ansökt därom och i övrigt befunnes lämplig såsom trafikutövare.

1936 års trafikutredning anförde¹ beträffande denna fråga:

Enligt trafikutredningens mening har (i propositionen nr 161/1936) detta stadgande fått en väl kategorisk utformning. Enligt bestämmelsen "skall" tillstånd "i första hand" lämnas det äldre företaget under vissa förutsättningar. Särskilt vad anslutningstrafiken beträffar skulle en på sådant sätt avfattad bestämmelse lätt kunna leda till att förhållandena i det särskilda fallet icke vunne tillbörligt beaktande. Flertalet busslinjer ha för närvarande anknytning till järnväg, och detta förhållande torde komma att utmärka även den linjetrafik, som framdeles kan bli koncessionerad. Av statistisk årsbok för år 1938 framgår, att vid början av år 1937 hade av 3 637 koncessionerade busslinjer för persontrafik ej mindre än 3433 linjer förbindelse med järnväg. Antalet järnvägsstationer med bussförbindelse utgjorde vid samma tidpunkt 1 371. — Under tillståndsförfarandet bör givetvis uppmärksamhet ägnas åt alla omständigheter, som kunna öva inflytande på frågan åt vilken tillståndet bör lämnas. Har ett äldre företag — linjetrafik-, järnvägs- eller sjöfartsföretag — ett påtagligt intresse av att få tillståndet, skall vid tillståndsgivningen skälig hänsyn härtill tagas. Det är givetvis ett allmänt intresse att tillse, att icke den redan förut stora splittringen av tillstånden i onödan ökas, och att söka förhindra en onyttig konkurrens mellan olika företag. Ehuru något stadgande med syfte att skydda äldre företag av olika slag icke kan anses vara oundgängligen erforderligt, har trafikutredningen likväl funnit lämpligt att i förevarande paragraf upptaga en bestämmelse av innehåll, att — om ansökan avser tillstånd till linjetrafik i konkurrens med förut bestående trafikföretag och trafiken finnes behövlig — tillstånd skall, därest förhållandena icke till annat föranleda, lämnas innehavare av dylikt företag, därest denne ansökt därom och i övrigt finnes lämplig såsom trafikutövare.

I sina yttranden över 1936 års trafikutrednings förslag ansågo länsstyrelsen i Skaraborgs län och Kungl. automobilklubben att i den föreslagna bestämmelsen ordet "skall" borde utbytas mot "bör". Kommerskollegium och Motormännens riksförbund ansågo, att bestämmelsen borde utgå, enär det ur allmänhetens synpunkt vore till fördel, om möjligheterna till en fruktbar konkurrens icke förhindrades. Industriförbundet fann det ytterligt tveksamt om en dylik föreskrift överhuvud borde inflyta i lagstiftningen. Om så likväl skedde, borde emellertid ett villkor för tillståndsgivningen vara, bland annat, att sökanden vore beredd att tillämpa minst lika gynnsamma transportvillkor som övriga sökande, vilka byggde sina taxor på rimliga grunder.

I propositionen nr 115 till 1940 års riksdag framlade (sid. 93 ff) föredragande departementschefen i oförändrat skick de av 1936 års utredning föreslagna bestämmelserna om prioritetsrätt.

Riksdagen lämnade propositionen i denna del utan anmärkning.

I propositionen 1940 nr 115 upptogs, i överensstämmelse med vad 1932 och 1936 års trafikutredningar föreslagit, en uttrycklig föreskrift om att trafik-tillståndet skall ställas å viss *fysisk eller juridisk person*; dock med viss i

¹ SOU 1938:59 sid. 165 f.

propositionen vidtagen inskränkning i fråga om rätt för juridisk person att idka beställningstrafik. Frågan, huruvida trafikstillstånd borde meddelas juridisk person, hade emellertid under remissbehandlingen av 1936 års trafikutrednings betänkande varit föremål för olika meningar. Sålunda ansåg sig överståthållarämbetet icke kunna tillstyrka, att tillstånd skulle få ställas å juridisk person. Om så skedde, komme fri handel med trafikstillstånd under alla förhållanden att kunna äga rum på det sättet, att delägarna i det bolag eller den förening, som ägde trafikstillståndet, 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 för vissa arter av trafik, särskilt omnibustrafik, men fann tillståndsgivning till fysiska personer vara avgjort att föredraga, när det gällde beställningstrafiken. Länsstyrelsen i Västerbottens län ifrågasatte om icke, såsom i fråga om vissa andra näringar, exempelvis hotellrörelse, borde föreskrivas, att rättigheter för juridiska personer skulle meddelas föreståndare.

Departementschefen anförde (sid. 95—96):

I likhet med trafikutredningen finner jag lämpligt, att möjlighet finnes att meddela tillståndet antingen till fysisk eller till juridisk person, och att sålunda tillståndsgivningen icke inskränkes till allenast fysisk person. Vilketdera av dessa, som i det särskilda fallet är att föredraga, synes böra bestämmas snarare genom prövning av den tillståndsgivande myndigheten än genom lagstiftning. I stort sett synes den nuvarande utvecklingen, enligt vilken tillstånd till beställningstrafik i regel begränsas till fysiska personer men däremot tillstånd till linjetrafik åtminstone i större skala kan medgivas även åt juridiska personer, ändamålsenlig. Då emellertid enligt min mening denna princip lämpligen bör komma till uttryck i författningen, har en därav betingad jämkning i utredningens förslag i nu förevarande del vidtagits.

Spörsmålet under vilka förutsättningar i övrigt trafikstillstånd borde få meddelas juridisk person berördes däremot icke i propositionen, som sålunda icke innehåller något departementschefens uttalande i anslutning till de betänkligheter, som överståthållarämbetet i sitt remissyttrande framförde beträffande svårigheterna att kontrollera överlåtelse av andelsrätter i tillståndshavande juridisk person. Riksdagen lämnade för sin del propositionen i denna del utan erinran, och förordningen erhöll i detta hänseende det innehåll för vilket ovan (sid. 11) redogjorts.

Före tillkomsten av 1940 års förordning saknades föreskrifter angående *begränsning av trafikstillstånd till viss tid*. I fråga om *möjligheten att återkalla ett meddelat tillstånd* gällde alltsedan ikraftträdandet av 1906 års författning, att sådant tillstånd kunde återkallas, när helst anledning därtill förekomme. I motiven till sistnämnda författning anfördes¹ härom:

¹ Betänkande med förslag till bestämmelser om automobiltrafik 1904, sid. 90 f.

Då det synes böra lämnas vederbörande frihet att efter omständigheterna kunna återkalla ett tillstånd till yrkesmässig trafik, äfvensom lämnadt godkännande af automobil och förares tillståndsbevis, har, på sätt flere Konungens befallningshafvande ock påyrkat, en bestämmelse härom upptagits i § 23. Att med afseende å ett dylikt återkallande lämna några speciella föreskrifter i författningen har icke ansetts lämpligt. Genom att hålla bestämmelsen i allmänna ordalag blir den bäst tillämplig på alla förhållanden. Bland anledningar till återkallelse enligt § 23 kunna nämnas, att tillståndsresolutionens bestämmelser ej följas, att trafiken visar sig medföra större våda och fara för annan trafik, att automobilerna befinnas otillförlitliga eller eljest olämpliga, att fastställda taxor ej följas, att förare beträds med öfverträdelser af allmänna eller särskilda föreskrifter eller genom onycterhet eller opålitlighet visat sig olämplig o. s. v.

1932 års trafikutredning föreslog en bestämmelse av innehåll, att, där ej särskilda omständigheter till annat föranledde, trafiktillstånd skulle meddelas allenast tills vidare och för begränsad tid, högst fem år i sänder; dock att rätt till fortsatt utövande av linjetrafik, som utan anmärkning bedrivits under minst en sådan period, skulle få beviljas för högst tio år. När anledning därtill förekomme, skulle trafiktillstånd kunna återkallas eller för viss tid indragas.

Såsom motivering härför anfördes¹ bland annat:

Någon viss tid, under vilken beviljat trafiktillstånd normalt skall vara gällande, finnes för närvarande icke föreskriven; bestämmandet därav har helt och hållet överlämnats åt rättstillämpningen. Vanligen brukar på grund härav, så vitt av från länsstyrelserna infordrade normalformulär framgår, tillståndet beviljas tills vidare, stundom med en samtidig begränsning intill viss tidpunkt. I regel pläga ock i trafiktillstånden föreskrifter meddelas om rätt för tillståndsbeviljande myndigheten att återkalla tillståndet. Den oftast förekommande formuleringen i sistnämnda avseende innehåller, att sådant återkallande kan äga rum, när anledning därtill förekommer; i vissa fall hava särskilda anledningar till återkallande preciserats, såsom t. ex. uraktlåtenhet att fullgöra vissa villkor eller om trafiken icke igångsättes inom viss tid från tillståndsgivningen eller icke bedrivs under viss tid. Fall då trafiktillstånd beviljas utan någon tidsbegränsning tills vidare och utan samband med föreskrift om rätt för länsstyrelsen att återkalla tillståndet förekomma dock även. Enligt § 24 mom. 6 motorfordonsförordningen gäller emellertid, att när anledning därtill förekommer, kan trafiktillstånd återkallas av myndighet, som meddelat tillståndet. I utlandet är en begränsning av tillståndstiden regel, och ofta nog är denna tid direkt angiven i lagen. För svensk rätts vidkommande torde det få anses otillfredsställande, att föreskrift i nu förevarande avseende saknas. För tillståndshavaren försvåras möjlighet till kalkyler och anordningar på längre sikt genom att han icke kan räkna med någon viss tid såsom normaltid för trafiktillstånds giltighet. Samma olägenhet möter dem, som i affärsuppgörelser eller eljest hava att träda i förhandlingar med trafikutöfvare och som på grund härav icke kunna räkna med någon fix termin, inom vilken trafikrättigheten normalt sett icke kommer att undergå någon minskning. Ifråga om de flesta företag i vårt land, för vilkas bedrivande offentligt tillstånd i form av koncession, oktroj o. d. erfordras, gäller att tillståndet meddelas allenast för begränsad tid. På grund härav och då den allmänna automobiltrafiken, som befinner sig i en alltfjämt pågående utveckling och beträffande

¹ SOU 1935:12 sid. 130 ff och sid. 189 f.

vilken behov av samhälleligt ingripande torde gång efter annan göra sig gällande, icke synes böra i detta avseende utgöra något undantag, hava vi ansett en normal tidsbegränsning för giltigheten av trafiktillstånd böra införas i författningen. — I nära samband med spørsmålet om normal giltighetstid för trafiktillstånd står frågan om befogenheten att återkalla eller på viss tid indraga detsamma. I första punkten av § 23 har upptagits den i detta avseende för närvarande gällande bestämmelsen, enligt vilken trafiktillstånd kan, när anledning därtill förekommer, återkallas av myndighet, som meddelat tillståndet, dock med ett tillägg innebärande, att detsamma skall gälla även ifråga om indragning av trafiktillstånd på viss tid.

Den föreslagna tidsbegränsningen avstyrktes av åtskilliga över betänkandet hörda myndigheter liksom av olika organisationer av trafikutövare. Sålunda anfördes bland annat, 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 nyanskaffning och underhåll sannolikt såvitt möjligt skulle komma att uppskjutas. Då förslaget bibehölle den i gällande lagstiftning intagna bestämmelsen, att trafiktillstånd kunde återkallas, när anledning därtill föreläge, syntes den föreslagna tidsbegränsningen vara överflödig. Det vore mindre tilltalande att åsamka tillståndshavarna kostnader och polismyndigheter, trafikföretag och sammanslutningar av trafikutövare besvär, eftersom vägran att förnya trafiktillstånd endast undantagsvis kunde ifrågakomma. Jämväl det föreslagna stadgandet om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd gav anledning till vissa erinringar.

Vid den bearbetning av 1932 års trafikutrednings förslag, som verkställdes av 1936 års trafiksakkunniga, förordade dessa¹ med hänsyn till de förut upptagna anmärkningarna, att den föreslagna begränsningen av tiden för trafiktillståndets giltighet måtte utgå. Beträffande återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd anförde nämnda sakkunniga, att en sådan åtgärd ofta med fördel kunde begagnas — förutom som dittills i regel pläгат ske allenast med hänsyn till trafikbehovet — även ur disciplinär synpunkt såsom påföljd för tillståndshavares åsidosättande av för trafiken gällande bestämmelser.

I propositionen nr 161 till 1936 års riksdag uttalade (sid. 74) föredragande departementschefen, att han ansett stadgandet om tidsbegränsning böra utgå. Enligt propositionen skulle trafiktillstånd i allmänhet meddelas att gälla tills vidare. Återkallelse eller tidsbegränsad indragning skulle kunna äga rum, "när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest anledning därtill" förekomme.

Vid 1936 års riksdag anmärktes i en motion, II: 724, att stadgandet om återkallelse av tillstånd, när "anledning därtill förekommer", lämnade trafikutövaren praktiskt taget utan skydd.

¹ SOU 1936:20 sid. 48 f.

1936 års trafikutredning ansåg¹ i överensstämmelse med vad i 1936 års proposition föreslagits, att tillstånd i allmänhet skulle förklaras gälla tills vidare och icke för viss tid. I fråga om återkallelse eller indragning för viss tid av trafiktillstånd anförde utredningen:

Gällande stadgande om återkallelse av trafiktillstånd har en mycket allmän avfattning och är till följd härav ägnat att åstadkomma en viss osäkerhet vid rättstillämpningen. Enligt trafikutredningens mening är det lämpligt att i förordningen angiva vissa typfall, då den tillståndsbeviljande myndigheten skall äga rätt att återkalla tillståndet, såsom exempelvis svåra eller upprepade förseelser mot förordningen. Trafikutredningen har i detta sammanhang ägnat uppmärksamhet åt det fall, att tillståndshavare ej har vagn godkänd för trafiken eller eljest underlåter att begagna tillståndet. I dylika fall tala givetvis många gånger starka skäl för att tillståndet bör indragas. Tillståndet har lämnats för att tillgodose ett visst trafikbehov, och blir icke detta behov tillfredsställt, bör tillståndsmyndigheten taga under övervägande att återkalla tillståndet. Det synes vara att föredraga att låta dessa spörsmål få sin lösning från fall till fall vid tillämpning av stadgandet om återkallelse av trafiktillstånd än att i författningen inskriva tvingande bestämmelser, som kunna föranleda resultat, vilka ur social synpunkt vore mindre tillfredsställande. Med hänsyn till de skiftande förhållanden, som kunna motivera en prövning av frågan om återkallelse, synes det lämpligt att medtaga en allmän bestämmelse, att tillståndet skall återkallas, då synnerlig anledning därtill förekommer. Trafikutredningen har ansett sig böra föreslå en sådan avfattning av nu ifrågavarande stadgande, att trafiktillstånd skall kunna av den tillståndsgivande myndigheten återkallas eller för viss tid indragas vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i förordningen, vid underlåtenhet att bedriva den tillåtna trafiken ävensom när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer. Därest en enligt tillståndshavarens mening ooberättigad återkallelse eller indragning av tillståndet föreligger, äger tillståndshavaren draga ärendet under Kungl. Maj:ts prövning. Genom Kungl. Maj:ts avgörande i sista hand och genom biltrafiknämndens tillsyn finnas vissa garantier för att ifrågavarande stadgande i rättstillämpningen får en tillfredsställande tolkning.

I propositionen nr 115 till 1940 års riksdag upptog föredragande departementschefen i oförändrat skick utredningens förslag om giltighetstid för trafiktillstånd och återkallelse eller indragning av sådant tillstånd.

Riksdagen lämnade propositionen i denna del utan anmärkning, och författningstexten erhöll den slutliga avfattning för vilken tidigare redogjorts.

Beträffande det med tillämpningen av 18 § 1 mom. förbundna spörsmålet om *handel med trafikrättigheter* hänvisas till del I av betänkandet.

Före tillkomsten av nu gällande förordning saknades jämväl särskilda bestämmelser om *turlista* för omnibustrafik. I allmänhet torde dock länsstyrelserna bland de villkor och bestämmelser, som upptogs i tillstånd till sådan trafik, ha stadgat skyldighet att följa viss turlista.

1932 års trafikutredning, som upptog frågan om fastställelse av turlista

¹ SOU 1938:59 sid. 198, 220.

till behandling, föreslog¹, att tidtabell skulle av tillståndsmyndigheten fastställas för omnibustrafik mellan orter, belägna på större avstånd från varandra än 30 km, samt, där så befunnes lämpligt, även för annan linjetrafik. Utredningen behandlade i sammanhanget den betydelse, som turlistor för omnibustrafiken hava, bland annat, ur konkurrenssynpunkt, och anförde härom:

Att den tidtabell, efter vilken linjetrafik i allmänhet och särskilt omnibustrafik bedrives, har stor betydelse i konkurrensavseende, är påtagligt. Omnibusturer, som å en viss vägsträcka inläggas ungefär samtidigt som ett annat omnibusföretags turer å samma sträcka eller samtidigt med persontåg å en jämlöpande järnvägssträcka, kunna uppenbarligen påverka det andra trafikföretagets trafikinkomster på helt annat sätt än omnibuslägenheter under en tid på dagen, som icke innebär en så påtaglig konkurrens. Även då omnibustrafik icke framgår samtidigt med och å samma vägsträcka som annan dylik trafik eller parallellt med järnväg utan är anknuten därtill, är det uppenbarligen för de båda trafikmedlens ekonomi av stor betydelse, att de så ändamålsenligt som möjligt ansluta sig till varandra.

I fråga om omnibustrafikens förmåga att tillgodose den trafikerande allmänhetens behov göra sig liknande synpunkter gällande. Tydligen är även med hänsyn härtill en trafik med omnibuser, som icke kompletterar eller på lämpligt sätt ansluter sig till exempelvis förut befintliga järnvägs- eller omnibusturer, långt ifrån av samma värde som en trafik, i vilken detta är fallet.

Det torde böra anmärkas, att i sådant fall, då tidtabell fastställs i syfte att reglera konkurrens mellan olika linjetrafikföretag, som trafikera samma vägsträcka, det verksammaste medlet för detta ändamål ofta nog ligger i en fusion av företagen, därest sådan kan åvägbringas; och enligt vad som är oss bekant hava i flera län länsstyrelserna varit verksamma för att söka bringa samman slutningar mellan olika trafikföretag till stånd i detta syfte. Jämväl andra medel hava kommit till användning för undanröjande av en konkurrens, som icke ansetts påkallad, såsom t. ex. förbud för endera trafikföretaget att å viss vägsträcka upptaga passagerare m. m. Särskilda bestämmelser för befordrande av dylika åtgärder hava emellertid hittills icke förekommit; och även för framtiden torde det kunna överlåtas åt de tillståndsbeviljande myndigheterna att vid tillämpningen av författningen i förevarande avseende förfara efter omständigheterna.

De med fastställande av turlista sammanhängande konkurrens- och trafikregleringsspörsmålen hava därefter icke ägnats någon uppmärksamhet under lagstiftningsarbetet på den yrkesmässiga trafikens område och gällande förordning innehåller det stadgande i ämnet för vilken ovan (sid. 11) redogjorts.

Bestämmelser om *taxa* i yrkesmässig trafik ha funnits under hela den tid denna trafik varit föremål för reglering. 1927 års motorfordonssakkunniga² föreslog införande av fast taxa för linje- och stadstrafik för personbefordran. I propositionen nr 121 till 1930 års riksdag med förslag till motorfordonsförordning uttalade emellertid föredragande departementschefen (sid.

¹ SOU 1935:12 sid. 26 och 180 ff.

² SOU 1929:16 sid. 217—219, jämför sid. 284—288.

93), att tillräckliga skäl icke anförts för införande — i all eller viss trafik — av fasta taxor. 1930 års motorfordonsförordning kom i överensstämmelse härmed att innehålla bestämmelser enbart om maximitaxa.

Frågan om möjligheten och lämpligheten av att fastställa minimitaxor eller fasta avgifter ägnades stor uppmärksamhet av 1932 års trafikutredning, som rörande taxorna bland annat anförde:¹

I nu gällande motorfordonsförordning innehållas bestämmelser om taxor för den yrkesmässiga trafiken i 28 §. De taxor, som enligt densamma skola av vederbörande myndigheter fastställas, äro s. k. *maximitaxor*, vilket innebär att de icke få överskridas men väl underskridas. Sådant underskridande torde jämförelsevis sällan förekomma i linjetrafik liksom i stadstrafik för befordran av personer. I linjetrafiken tillämpas nämligen i regel biljettsystem, och i persontrafiken i städerna användes vanligen taxameterapparat. Annorlunda ställer sig förhållandet i länstrafiken för personbefordran, där priset ofta bestämmes genom en särskild uppgörelse, vilket medför, att det i taxan fastställda priset underskrides. Vad slutligen godstrafiken angår torde taxorna för närvarande vara av mycket ringa praktisk betydelse, i det att priset för transporter i dylik trafik bestämmes genom uppgörelse från fall till fall. Priserna för godsbefordran i den yrkesmässiga trafiken förete också på grund härav stora variationer.

Möjligheten att införa minimitaxa är uppenbarligen i första hand beroende av, huruvida efterlevnaden av densamma kan effektivt kontrolleras.

För detta ändamål förutsattes tydligen, att ett ordnat redovisningssystem föreskrives, innebärande skyldighet för vederbörande att ombesörja fraktsedlar, lastlistor, bokföring m. m. ävensom att tillhandahålla samtliga dylika handlingar för granskning. Så vitt beställningstrafiken angår kunna på grund härav minimitaxor icke införas i annan trafik än fjärrgodstrafik, för så vitt man ej vill ålägga beställningstrafiken i dess helhet ungefär samma redovisningssystem, som finnes i järnvägstrafik och som enligt föreliggande förslag skall införas allenast beträffande godsbefordran i fjärrtrafik, vare sig i form av linjetrafik eller beställningstrafik. Från det allmännas synpunkt sett gör sig ej heller behovet av minimitaxor med samma styrka gällande beträffande närtrafiken som för fjärrtrafiken. Det förra slaget av trafik omfattar nämligen de trafikuppgifter, som automobilismen ansetts kunna med samma eller större fördel än järnvägarna ombesörja och beträffande vilka garanterandet av en viss prisnivå eller ett visst taxesystem för debitering av automobilfrakterna därför icke innefattar något direkt samhällsintresse. Detta är däremot fallet beträffande sådana godstransporter, som ombesörjas av den allmänna automobiltrafiken i fjärrtrafik. Dylika transporter ske nämligen i regel med mindre samhällsekonomisk kostnad genom annat trafikmedel, i regel järnvägarna, vartill kommer, att järnvägarnas taxesystem i denna del tillgodoser så viktiga samhällsekonomiska intressen, att åtgärder till skydd därför i form av minimitaxor även för den konkurrerande automobiltrafiken synas berättigade.

Möjligheterna att för den allmänna automobiltrafiken fastställa *fasta taxor* äro uppenbarligen begränsade icke allenast genom de svårigheter, som skulle möta att säkerställa iakttagandet av en dylik taxa, utan även på grund av att många lojala anledningar kunna finnas till frångående av densamma. Även om en dylik taxa gällde allenast linjetrafik och fjärrgodstrafik, skulle den icke under alla förhållanden kunna bli förenlig med vare sig yrkesutövarnas eller trafikanter-

¹ SOU 1935:12 sid. 202 ff.

nas intressen. En av myndighet fastställd taxa måste nämligen göras enkel och summarisk och kan icke uppgöras med hänsyn till omständigheterna i enstaka fall. Detta gäller i vida högre grad beträffande biltaxan än beträffande järnvägstaxan, vilken ju är synnerligen detaljerad och från vilken dock många undantag med rätta göras. Härtill kommer, att man icke lär kunna räkna med, att stadgade bestämmelser komma att följas, när de, såsom i förevarande hänseende bleve fallet, skulle komma att strida mot företagarnas intressen.

Slutligen får beaktas, att, även om en noggrann kontroll över taxornas tillämpning genomfördes, en trafikutöware dock utan svårighet skulle kunna finna möjligheter att gäcka såväl den officiella kontrollapparaten som konkurrenternas vakksamhet. Fraktrabatt kan nämligen lämnas på många sätt, och rabatterna kunna lätt döljas i bokföringen.

Med hänsyn till anförda förhållanden synes fast taxa eller alternativt minimitaxa böra komma till användning endast i särskilda undantagsfall, när nämligen en sådan taxa, även efter en genomförd reglering, blir av behovet påkallad till förebyggande av en osund konkurrens mellan utöware av allmän automobiltrafik inbördes eller mellan dylika trafikutöware, å ena, samt järnvägar eller sjöfart, å andra sidan. Har minimitaxa eller fast taxa stadgats, torde vidare erforderliga kontrollbestämmelser böra införas.

I propositionen nr 161 till 1936 års riksdag upptogs — med i huvudsaklig anslutning till vad 1932 års trafikutredning föreslagit — bestämmelser om taxa (§ 36) av innehåll, att taxan i regel skulle vara maximitaxa men att, såvitt bland annat anginge linjetrafik, jämväl minimitaxa kunde fastställas eller fasta avgifter föreskrivas.

1936 års trafikutredning föreslog ett system med maximitaxor, dock att då särskilda förhållanden därtill föranledde vederbörande myndighet skulle äga, bland annat beträffande linjetrafik för personbefordran, fastställa fasta avgifter. Rätten att fastställa fasta avgifter ansåg utredningen¹ endast undantagsvis böra komma till användning, exempelvis då ett omnibusföretag bedreve en med hänsyn till allmänna eller enskilda intressen osund konkurrens med annat trafikföretag. För att skapa större enhetlighet inom taxesättningen upptog utredningen en bestämmelse, att allmänna grunder för uppställning av taxor skulle fastställas av biltrafiknämnden efter länsstyrelsens hörande.

I yttranden över utredningsförslaget yppades skilda meningar om lämpligheten att fastställa fasta avgifter i stället för maximitaxor. I ett yttrande framhölls, att det ur näringslivets synpunkt vore viktigt icke allenast, att taxorna beredde trafikutövarna skälig vinst utan även att de grundades på ingående kännedom om kostnaderna för trafiken vid dess bedrivande på rationellaste sätt.

I propositionen nr 115 till 1940 års riksdag framlades förslag, som vad beträffar taxesättningen i linjetrafik överensstämde med utredningsförslaget.

Gällande förordning erhöll i fråga om taxesättningen det innehåll för vilket förut (sid. 12) redogjorts.

¹ SOU 1938:59 sid. 292 ff.

Vissa av de i direktiven för busslinjeutredningens arbete upptagna spörsmål hava, som av utredningens år 1952 avgivna delbetänkande framgår, efter ikraftträdandet av 1940 års förordning varit föremål för utredning, nämligen i det av särskild utredningsman med biträde av tillkallade sakkunniga år 1944 avgivna betänkandet med förslag i anledning av utredning rörande tillstånd för juridiska personer att utöva yrkesmässig automobiltrafik.¹ Busslinjeutredningen återkommer nedan i fjärde kapitlet till vissa andra avsnitt av detta betänkande, nämligen såvitt angår frågan om tillståndsgivningen åt juridisk person.

Slutligen må här nämnas, att år 1953 tillsatts en ännu pågående trafikutredning. Denna har enligt utfärdade direktiv att — under vederbörligt hänsynstagande till de skilda intressen, som i sammanhanget anmäla sig såväl vad gäller transportapparatus utbyggnad, standard, kostnader och kostnadsfördelning som önskemål och krav från olika grupper av trafikanter och trafikutövare — företaga en prövning av hela det trafikpolitiska problemet och därvid ingå bland annat på spörsmål, som äro för 1940 års förordning principiella.

¹ SOU 1944:39.

Vidgad insyn i samt statistikföreskrifter och bokföringsskyldighet för busstrafikföretag

1932 års trafikutredning ansåg, att utövare av yrkesmässig trafik borde ur kontrollsynpunkt åläggas hålla över rörelsen förda handelsböcker tillgängliga för granskning av tillståndsmyndigheten eller dess ombud, när helst så påfordrades. 1936 års trafikutredning fann, i motsättning härtill, utan anförd motivering, tillräckliga skäl icke föreligga för införande av någon tillståndsmyndighetens granskningsrätt beträffande trafikutövers handelsböcker. Något stadgande härom innehålles ej heller i 1940 års förordning.

Med föranledande av direktiven har utredningen upptagit frågan om vidgad insyn i *busstrafikföretagens* ekonomi till behandling.

Väl kan i allmänhet sägas, att en rörelseidkare bör vara befriad från den insyn från det allmännas sida i sina affärer, som ett tillhandahållande av handelsböckerna för kontrolländamål innebär. Men fråga är om denna uppfattning med fog kan hävdas i ett fall som det förevarande, där det allmänna sakligt sett måste anses ha ett intresse av högre valör än rörelseidkaren. Beträffande busslinjetrafiken måste nämligen ihåggkommas, att den med stöd av gällande förordning åtnjuter ett visst skydd mot konkurrens. Den på grund härav mången gång ömtåliga avvägningen mellan företagarnas och trafikanternas intressen åvilar tillståndsmyndigheterna. Dessa ha sålunda att fastställa de taxor, som i trafiken må tillämpas, ävensom att sörja för trafikens ändamålsenliga anordnande. Emellertid kunna tillståndsmyndigheterna, oaktat de ålagts hålla uppsikt över den yrkesmässiga trafiken, icke inom ramen för gällande lagstiftning förskaffa sig annat än en rent allmän uppfattning beträffande det inflytande taxesättningen har på rörelseutfallet i ett bussföretag, vars taxor det dock åligger tillståndsmyndigheten att bestämma.

En på insyn i bussföretagen grundad kännedom om deras ekonomi måste anses vara av betydelse för tillståndsmyndigheterna vid ställningstaganden till frågor om skäligheten av tillämpade eller begärda taxor men även i flera andra avseenden. Därest exempelvis från trafikantanhåll framställning göres hos tillståndsmyndigheten om omläggning av trafiken eller ändring av tur-listan för ett bussföretag — och sådana framställningar äro icke ovanliga — har myndigheten mot bussföretagets, ofta på uppgivna ekonomiska skäl

grundade invändningar ringa möjlighet att åvägabringa en förbättring, som, i fall samtliga på frågan inverkande faktorer varit för myndigheten kända, måhända kunnat genomföras. Vidare skulle med större mått av säkerhet, än som nu går att åstadkomma, kunna prövas sådana frågor, som angå medgivande att nedlägga trafik eller att temporärt begränsa trafik genom nedjustering av turlistan eller som röra bedömandet av företagarens möjlighet att hålla bättre materiel i trafiken eller att igångsätta och utföra behövlig linjetrafik, ehuru den kan antagas bliva i begynnelsen förlustbringande. Uppenbarligen kan en säker bedömning av rörelsens värde vid en ifrågasatt eller gjord överlåtelse ej heller ske utan en på insyn i företagets ekonomi grundad kännedom om rörelseutfallet.

Dessa konstateranden motivera enligt busslinjeutredningens uppfattning, att vid ställningstagandet till frågan om insyn i busstrafikföretagens ekonomi trafikutövarens intresse av skydd för sina i handelsböckerna dokumenterade affärsförhållanden bör underordnas det allmännas intresse av en i alla avseenden välordnad busstrafik.

Då det gäller att avgöra, på vad sätt tillståndsmyndigheterna böra tillförsäkras den för ändamålet behövliga insynen i företagen, bör först närmare undersökas, vilka uppgifter som myndigheterna härför kunna vara i behov av, samt därefter hur uppgiftsskyldigheten skall kunna fullgöras, utan att den blir betungande för företagarna.

För vinnande av nödig kännedom om ett bussföretags ekonomi är det i de flesta fall icke erforderligt, att tillståndsmyndigheten har tillgång till företagets handelsböcker. Sådana föras för övrigt icke av alla bussföretag. Vanligen är det tillfyllest med en sammanställning av de för insynen i företaget relevanta uppgifterna. Uppgiftsskyldigheten synes böra avse följande förhållanden under räkenskapsåret:

1) Investeringar i rörelsen avseende anläggningstillgångar såsom byggnader, fordon och utgiven goodwillersättning.

2) Avskrivningar å investeringarna.

3) Förändringar i investeringarna genom försäljning och utrangering.

4) Omsättningen /i regel lika med 5) + 6) — 9)/.

5) Kontanta bruttointäkter av person- och godsbefordran fördelat på linjetrafik och beställningstrafik.

6) Utgående varufordringar för utförda transporter m. m.

7) Utgående lager.

8) Ingående skulder för varor och i förskott betalade rabattkort.

9) Ingående varufordringar för utförda transporter m. m.

10) Ingående lager.

11) Kontanta utgifter för anskaffning av drivmedel, gummi m. fl. förbrukningsartiklar.

12) Kontanta utgifter för hyror, ränta å lånat kapital, avlöningar, pen-

sioner, försäkringsavgifter och andra kostnader för personal, som är eller varit anställd i rörelsen (inräknat naturaförmåner), bränsle, kraft och belysning, reparations- och underhållskostnader, kontorskostnader, automobilskatt, försäkringsavgifter för använd egendom m. m.

13) Utgående skulder för varor och i förskott betalade rabattkort.

14) Nettointäkt av rörelsen enligt självdeklaration (för enskilda rörelseidkare samt delägare i handels- och kommanditbolag egen lön inräknad).

15) Lön till styrelse samt verkställande direktör och andra företagsledare (avser endast aktiebolag och ekonomisk förening).

16) Avgifter till branschorganisation.

I fråga om sådan rörelse för vilken räkenskapsavslutning medelst vinst- och förlustkonto ej ägt rum, upprättar vederbörande företagare i samband med självdeklarationens avgivande en sammanställning av enahanda art, som den ovanstående förteckningen utvisar. Uppgifterna lämnas därvid i bilagorna enligt formulär 7a och 7b till självdeklarationen. Dessa formulär påfordra dock icke den i punkt 5) ovan gjorda uppdelningen av bruttointäkterna på person- och godsbefordran samt på linjetrafik och beställnings trafik, ej heller kräves någon uppgift enligt punkt 16). Med nämnda undantag innehålla emellertid dessa deklara tionshandlingar samtliga för ovan angivna ändamål erforderliga uppgifter. Vid sådant förhållande synes uppgiftsskyldigheten för de bussföretags vidkommande, där räkenskapsavslutning medelst vinst- och förlustkonto ej äger rum, kunna samordnas med avlämnandet av uppgifterna till den allmänna självdeklarationen. Detta kan enklast ske i den formen, att företagaren — samtidigt med självdeklarationens avlämnande — till tillståndsmyndigheten insänder avskrift av bilagorna 7a och 7b till deklarationen. I den mån de specificerade uppgifterna i punkt 5) och uppgiften i punkt 16) i uppräknin gen ovan ej komma fram i bilagorna, synas dessa uppgifter enklast kunna lämnas i den missivskrivelse, med vilken blanketterna överlämnas till tillståndsmyndigheten.

När åter fråga är om bussföretag, som fullgöra ordnad, med vinst- och förlustkonto avslutad bokföring, lämna dessa uppgifter till den allmänna självdeklarationen genom bl. a. avskrift av vinst- och förlustkontot samt deklara tionsbilagorna 8a och 8b. Dessa handlingar innehålla vissa väsentliga av de ovan angivna uppgifterna. Övriga uppgifter torde som regel icke framgå av nämnda handlingar. Emellertid läser det för företagen icke vara förenat med någon större omgång att i samband med deklarationen upprättande ur bokföringen framtaga övriga, i nämnda deklara tionsbilagor ej ingående uppgifter och införa dem i ett för ändamålet tillhandahållet formulär. Uppgiftsskyldigheten skulle sålunda i detta fall kunna fullgöras genom överlämnande av deklara tionsbilagorna 8a och 8b och en avskrift av vinst- och förlustkontot samt genom ifyllandet av formuläret. Uppgif-

terna till tillståndsmyndigheten synas även för dessa företag lämpligen kunna avlämnas i samband med självdeklarationens avgivande.

I taxeringshänseende har det ansetts erforderligt, att företag, varom här är fråga, företer in- och utgående balansräkning. Har balansräkning förts, synes det lämpligt att uppgiftsskyldigheten omfattar jämväl denna, dock att, med hänsyn till att bussföretagen äro stationära, endast den utgående balansräkningen torde behöva företes. Vid självdeklarationen skola aktiebolag och ekonomisk förening dessutom foga styrelse- och revisionsberättelser. Även om dessa handlingar hava ett visst värde för bedömande av ett bussföretags ekonomiska ställning, synas bussföretagen likväl icke böra åläggas en så vidsträckt uppgiftsskyldighet, som företeendet av jämväl dessa handlingar skulle innebära. Kännedom om dessa handlingar kan, om och när behov av desamma föreligger, erhållas på annat sätt. Så kan exempelvis kännedom om innehållet i en styrelseberättelse för aktiebolag inhämtas från patent- och registreringsverket.

Busslinjeutredningen har som bilaga nr 1 till betänkandet fogat utkast till de formulär, som för de båda typfallen böra kunna komma till användning vid uppgiftsskyldighetens fullgörande. Det synes lämpligt, att åt biltrafiknämnden uppdrages att fastställa de för ändamålet erforderliga formulären, därvid närmare föreskrifter synas böra av nämnden meddelas angående uppgiftsskyldighetens fullgörande i fall, då ett och samma företag bedriver rörelse inom skilda trafikområden.

Därest uppgiftsskyldigheten, på sätt här föreslagits, utformas med anlitande av vissa deklarationshandlingar, får denna anses fullgjord, därest avvikelser vid taxeringen ej gjorts från självdeklarationen. Sker sådan avvikelse, torde därmed få anses ådagalagt, att företagets uppgifter böra av tillståndsmyndigheten kontrolleras. I de fall, där skälen för avvikelserna av vederbörande myndighet (prövningsnämnd, kammarrätten eller regeringsrätten) i fört protokoll eller utfärdat beslut motiverats, torde tillståndsmyndigheten därur i allmänhet kunna inhämta nödiga uppgifter för eventuellt behöfvlig rättelse av de lämnade uppgifterna. Om däremot arten av avvikelserna från deklarationen ej framgår av för tillståndsmyndigheten tillgängliga handlingar, har tillståndsmyndigheten icke möjlighet att själv vidtaga erforderlig korrigerings- eller ändringsåtgärder. I de fall, då avvikelserna från avgiven deklaration gjorts och bristande överensstämmelse på grund därav föreligger mellan de siffror, på vilka taxeringen grundats, och de siffror, som uppgivits till tillståndsmyndigheten, har uppgiftsskyldigheten synbarligen icke blivit behörigen fullgjord. Då tillståndsmyndigheten ej har möjlighet att med ledning av för den tillgängliga taxeringshandlingarna korrigera företagets uppgifter, får tillståndsmyndigheten — där den så finner nödigt — förelägga vederbörande företagare att komplettera sina uppgifter.

Det samarbete mellan tillståndsmyndighet och taxeringsmyndighet, som erfordras för att överbrygga eventuella skiljaktigheter mellan företagarens

uppgifter till tillståndsmyndigheten och den slutliga taxeringen, torde lämpligen kunna etableras på så sätt, att tillståndsmyndigheten förtecknar samtliga för myndigheten aktuella bussföretag och överlämnar förteckningen till vederbörande taxeringsavdelning, som i varje särskilt fall med ledning av taxeringslängden antecknar den vid taxeringen fastställda nettointäkten av rörelsen och sedan återställer förteckningen till tillståndsmyndigheten. Denna kan därefter vid jämförelse mellan nämnda förteckning och företagarens uppgifter lätt konstatera, huruvida någon anledning föreligger till korrigerings eller till åtgärd för rättelse i annan ordning.

Lämpligt torde vara att en relativt lång gallringsfrist föreskrives för ifrågakvarande uppgiftsmaterial. Därigenom skulle nämligen vinnas, att tillfredsställande underlag framdeles funnes att tillgå vid värdering av buss-trafikföretag i samband med överlåtelse av trafiktillstånd för bussföretag, respektive andelar i sådana företag. Uppgiftsmaterialet bör, som icke offentlig bilaga, kunna fogas till handlingarna i överlåtelseärendet, i fall då ställningstaganden till värderingsfrågor påkalla granskning jämväl av detta material.

Det ovan omförmälda uppgiftsmaterialet torde, som förut nämnts, i de flesta fall vara tillfyllest för vinnande av nödig insyn i bussföretagens ekonomi. Emellertid kan tillståndsmyndigheten understundom vara i behov av mera detaljerade upplysningar om de ekonomiska förhållanden, under vilka ett bussföretag arbetat och arbetar. Så torde stundom vara fallet, då skiljaktigheter i betydande omfattning föreligga mellan taxeringen och företagarens uppgifter eller då en samlad överblick och mera detaljerad kännedom om ett bussföretags förhållanden erfordras för ett rätt bedömande av något genom överlåtelse av företaget eller andelar däri aktualiserat förhållande. För dessa och likartade fall torde böra föreskrivas, att de bussföretag, som föra handelsböcker, jämväl skola vara pliktiga att hålla bokföringen tillgänglig för tillståndsmyndigheten, när helst denna så påfordrar.

Självfallet skall, om bussföretaget jämsides med busstrafikrörelsen driver annan verksamhet och bokföringen för de olika verksamhetsgrenarna hålles helt eller delvis skild, granskningsrätten blott avse de handelsböcker som beröra bussrörelsen. Förbud bör slutligen stadgas att i vidare mån än som erfordras för vinnande av det med granskningen avsedda ändamålet yppa vad som inhämtats vid granskning av företagarens uppgifter eller handelsbok. Straff för brott mot tystnadsplikt av tjänsteman är stadgat i 25 kap. 3 § strafflagen. I specialförfattningen erfordras stadgande om straff för brott av den, som icke är underkastad tjänstemannaansvar. Straffet synes lämpligen, i likhet med straffbestämmelsen i 140 § andra stycket taxeringsförförordningen, böra bestämmas till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Jämlikt 31 § 1940 års förordning åligger det utövare av yrkesmässig trafik

att föra transporthandlingar och driftstatistik i enlighet med bestämmelser, som biltrafiknämnden må finna skäl meddela, ävensom att hålla transport-handlingarna och driftstatistiken tillgängliga för granskning av tillståndsmyndigheterna, när helst så påfordras. De av nämnden i anslutning till detta stadgande hitintills utfärdade bestämmelserna angå endast vissa innehavare av tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran samt utövare av viss trafik till eller från utlandet.

Vidkommande frågan om behovet av driftstatistik för busstrafikens del synas följande omständigheter böra beaktas. Busstrafiken är av två slag, linjetrafik och beställningstrafik. Den förra utmärkes av regelbundenhet i turer och av i allmänhet stor tröghet i förändringarna av trafikanternas resvanor och antal. För tillståndsmyndigheternas vidkommande kan något behov av en fortlöpande driftstatistik, för klarläggande av trafikens behövlighet eller sättet för dess bedrivande, under vanliga förhållanden näppe-ligen anses föreligga. Ej ens under senaste världskriget, då förbrukningen av flytande bränslen, smörjolja och bilgummi för motortrafikens del var underkastad reglering, nödvändiggjorde dessa regleringar någon fortlöpande driftstatistik för busslinjetrafikens del. Vissa länsstyrelser ålade dock buss-företagen att periodvis under kortare tider föra driftstatistik för utrönande av resandefrekvensen, i syfte att med större säkerhet kunna bedöma behövligheten av turer och bussföretagens behov av dubbleringsbussar. Om och när behov av statistik för tillståndsmyndighetens vidkommande uppkommer för något eller några speciella ändamål, kan erforderliga föreskrifter härom av tillståndsmyndigheterna utfärdas.

För beställningstrafikens del äro förhållandena annorlunda. De i denna trafik brukade fordonen äro i allmänhet ojämnt utnyttjade såväl säsong-mässigt som inom olika på samma ort verksamma företag. Beställnings-trafiken utmärkes dessutom av stor variabilitet i fråga om de avgifter, som inom ramen för fastställd maximitaxa i det särskilda fallet uttagas. Inom beställningstrafiken förekommer olika bussföretag emellan konkurrens, och denna konkurrens har i flera fall tagit osunda former. För tillståndsmy-nigheternas vidkommande torde det understundom kunna vara av värde att vid prövning av ärenden, som beröra främst beställningstrafiken men ibland även linjetrafiken, hava tillgång till en fortlöpande driftstatistik över beställningstrafiken med buss. Biltrafiknämnden har också uppgjort stati-stikformulär, avsett att användas i fall då länsstyrelse finner skäl ålägga trafikutövare med tillstånd till beställningstrafik med buss skyldighet att lämna uppgifter för bedömande av, huruvida trafiken kan anses behövlig och i övrigt lämplig.

Någon författningsändring erfordras ej för åvägabringandet av den vid-gade skyldighet att föra och tillhandahålla statistiska uppgifter, som här kan ifrågakomma. Erforderliga bestämmelser angående statistiken kunna utfärdas av biltrafiknämnden.

Vad härefter angår frågan om bussföretagens bokföringsskyldighet, bör inledningsvis anmärkas, att envar, som driver busstrafik, i princip är bokföringsskyldig. Från denna skyldighet är dock undantagen rörelse, som av fysisk person vanligen bedrives utan biträde av flera än make och barn under 16 år samt två andra personer, ävensom rörelse som drives av staten eller kommun, såvida ej rörelsen drives i aktiebolagsform. Bokföringsskyldigheten för statens och kommunernas vidkommande regleras emellertid genom särskilda instruktioner och föreskrifter. Föreskriven bokföring fullgöres alltså av alla bussföretag, som drivas av juridiska personer, oavsett företagets storleksordning. Jämväl företag, som ägas av fysisk person, äro bokföringsskyldiga så snart företaget nått en viss omfattning. I praktiken torde alla bussföretag i fysisk persons ägo, i vilka användas mera än tre bussar, vara bokföringsskyldiga.

För de bussföretagare, vilkas rörelse är av så ringa omfattning, att någon lagstadgad skyldighet för dem att föra handelsböcker ej föreligger, lärer frågan om införande av sådan skyldighet varken kunna eller böra i förevarande sammanhang aktualiseras. Dessa småföretag kunna nämligen för busstrafiken i stort icke anses äga den betydelse, att de i något angeläget likformighetens intresse eller ur allmänna behovssynpunkter böra underkastas en lagstadgad bokföringsskyldighet.

Svenska omnibusägareförbundet lät år 1930 upplägga särskilda formulär med anvisningar till en för busstrafikrörelse särskilt avpassad bokföring. Formulären, vilka lämpa sig för mindre och medelstora företag, utgöras bl. a. av en dagbok, i vilken de löpande affärstransaktionerna i första hand skola noteras. Dagboken är upplagd efter kolumnmetoden. Från vänster räknat finnas, å ena sidan, kolumner för datum och text samt vidare kontokolumnerna »Kassa debet», »Diverse personer», »Bank», tre reservkolumner och en kolumn »Diverse konton» samt å andra sidan, kolumner för verifikationsnummer och »Kassa kredit» samt debetkolumnerna »Diverse personer», »Bank», »Gummi», »Bensin, olja etc.», »Övriga omkostnader», »Löner», »Reparationer» jämte tre reservkolumner ävensom kolumnen »Diverse konton». Övriga formulär utgöras av sådana räkenskapsböcker, som enligt anvisningarna normalt anses erforderliga för mindre och medelstora företag, nämligen inventariebok, huvudbok och växelförfallobok. Denna bokföring lärer för närvarande begagnas av det övervägande flertalet av de till förbundet anslutna innehavarna av bussföretag av mindre och medelstor omfattning.

Busslinjeutredningen, som detaljgranskat formulären och anvisningarna, anser — även om vissa ändringar synas befogade — att formulären äro överskådligt uppställda samt att anvisningarna äro klara och lättförståeliga. Med hänsyn till att formulären utarbetades redan år 1930, torde de dock böra underkastas en översyn för ernående av en modernare terminologi och en ytterligare uppspaltning av kolumnerna, lämpligen anpassad

icke blott till rörelsebilagorna i självdeklarationen utan även till såväl den av utredningen föreslagna uppgiftsskyldigheten i övrigt som de egna behov, vilka för bussföretagarnas del kunna anses föreligga. Åt biltrafiknämnden synes lämpligen böra uppdragas att i samråd med omnibusägareförbundet vidtaga en sådan översyn. Därest denna kommer till stånd och resulterar i formulär till dagbok och övriga för bussföretag behövliga räkenskapsböcker jämte anvisningar för bokföringen, kan utredningen — såvitt angår alla små och medelstora bussföretag — icke finna behövt att föreskrifter om enhetlig och likformig bokföring för sådana företags vidkommande meddelas.

Vad åter angår de större bussföretagen, vilka regelmässigt drivas i bolagsform, synas dessa använda sig av skilda, för respektive företag avpassade bokföringssystem. För dessa företag skulle det måhända vara befogat att föreskriva en enhetlig bokföring. I de fall, då vid överlåtelse av sådana företag deras olika handelsböcker ställts till tillståndsmyndigheternas förfogande för granskning, har någon svårighet för den sakkunnige att ur böckerna inhämta önskade uppgifter icke förelegat för såvitt bokföringsarbetet fullgjorts på ett tillfredsställande sätt och med erforderlig ordning och reda. Vid sådant förhållande har utredningen icke blivit övertygad om, att åtgärder i syfte att enhetliggöra dessa företags bokföring erfordras för tillvaratagande av något det allmännas intresse i förevarande sammanhang.

Även om busslinjeutredningen sålunda icke anser föreskrifter om enhetlig bokföring för samtliga eller för viss grupp av bussföretag av behovet påkallade, vill utredningen likväl understryka, att de tillståndsbeviljande myndigheterna, därest de av utredningen såsom erforderliga bedömda åtgärderna för vinnande av insyn i företagets ekonomiska förhållanden genomföras, därigenom sättas i tillfälle att med stöd av stadgandet i 12 § tredje stycket första punkten 1940 års förordning föreskriva de ändringar eller jämkningar med avseende å varje bokföringspliktigt bussföretags bokföringssystem, som i det särskilda fallet kunna finnas erforderliga för att möjliggöra den författningsenliga insynen i företagets ekonomi. För de förhållandervis få bussföretags vidkommande, vilkas innehavare icke äro bokföringsskyldiga — det gäller här som utredningen ovan påpekat endast fysiska personer — innebär en uppgiftsskyldighet för vinnande av den insyn i ett sådant företags ekonomi, som utredningen ovan föreslagit, d. v. s. med anlitande av bilagorna enligt formulär 7a och 7b till självdeklarationen, att det allmänna genom taxeringen vinner sådan kontroll över rörelseutfallet, att några åtgärder därutöver från det allmännas sida icke kunna anses påkallade.

I sammanhanget bör slutligen anmärkas, att enligt förordningen den 21 maj 1954 om brännoljeskatt (SFS nr 260) skattskyldig, som är bokföringspliktig, är skyldig att ordna sin bokföring på sådant sätt, att den enligt

kontrollmyndighetens beprövande möjliggör erforderlig kontroll samt att denna myndighet därvid tillagts viss direktivrätt.

Den olägenhet för tillståndsmyndigheternas vidkommande, som till även-tyrs kan vidlåda ett system med bristande enhetlighet bussföretagen emellan i fråga om bokföringsskyldighetens fullgörande, måste i allt fall framstå som ringa, då nämligen — för den händelse utredningens förslag om insyn i företagens ekonomi genomföres — myndigheten i de flesta fall kan till grund för sitt bedömande av företaget lägga de årsvis till tillståndsmyndighet insända särskilda sammanställningarna och således mera sällan behöver gå till grundmaterialet för dessa.

Utredningens i detta kapitel framlagda förslag betinga viss ändring i 31 § 1940 års förordning samt införandet av en ny paragraf (35 a) under avsnittet »Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad».

TREDJE KAPITLET

Expertis i taxeärenden och busstaxorna

Taxor för busstrafiken fastställas av de myndigheter, som äga meddela trafiktillstånd. Tillståndsgivningen beträffande busslinjetrafiken är delad mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna, medan tillståndsgivningen beträffande beställningstrafiken med buss tillkommer länsstyrelserna. Befogenheten att fastställa taxor för person- och godsbefordran med buss kan följaktligen beträffande exempelvis ett trafikföretag, som med vederbörligt trafiktillstånd bedriver linjetrafik i två län, tillkomma dels biltrafiknämnden — med avseende å linjetrafiken å den vägsträcka vilken är belägen i båda länen — dels ock vederbörande länsstyrelser i anslutning till de av dem för företaget meddelade särskilda linjetrafiktillstånden å vägsträckor, belägna uteslutande inom något av länen.

Enligt föreskrifterna i 29 § 1940 års förordning bör länsstyrelsen, där förhållandena därtill föranleda, bereda trafikföretag, innehavare av tillstånd till transportförmedling, på vilkas rörelse ifrågasatt taxa kan komma att inverka, sammanslutningar av utövere av yrkesmässig trafik, som ärendet kan angå, samt representanter för näringslivet tillfälle att yttra sig, medan för biltrafiknämndens del är föreskrivet, att nämnden skall, innan denna fastställer en taxa, infordra yttrande av vederbörande länsstyrelse, som i ty fall har att verkställa erforderlig utredning på sätt förut nämnts.

Även om dessa föreskrifter — trots den mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna uppdelade befogenheten att fastställa taxorna och oaktat några riktlinjer för myndigheternas arbete med gestaltningen av linjetrafikens taxor icke vid någon tidpunkt för den yrkesmässiga biltrafikens författningsmässiga reglering uppdragits — för busstrafikens del få anses innefatta viss garanti för att trafikföretagens och trafikanternas ofta mot varandra stridande synpunkter på taxefrågorna bliva i taxeärendena belysta, kräva dock myndigheternas ställningstaganden till taxesättningen och taxornas konstruktion i övrigt för busslinjetrafikens liksom för övrig yrkesmässig biltrafiks vidkommande, att myndigheterna inom sig äga tillgång till befattningshavare, som icke endast äro skickade att jämka samman trafikutövarnas och trafikanternas intressen utan även äga god kännedom om såväl de samhälls- och trafikekonomiska spörsmålen som de förhållanden, under vilka de olika trafikföretagen arbeta.

Varken för biltrafiknämndens del eller än mindre för länsstyrelsernas vidkommande utgör numera bestyret med taxorna för den yrkesmässiga

trafiken någon kvantitativt sett krävande arbetsuppgift. Därav följer bl. a. att taxearbetet för dessa myndigheters del ej har karaktär av något rutinarbete, en omständighet som bidrager till att taxesättningen och taxornas utformning kvalitativt sett är ett kunskapskrävande arbete. I länsstyrelserna, där dessa ärenden handläggas av tjänstemännen å planeringssektionerna, finnes dock icke någon i fråga om driftsekonomi och taxor sakkunnig personal att tillgå. Även om sådan sakkunskap finnes inom biltrafiknämnden, saknar denna likväl för närvarande tjänstemän med såväl företagsekonomisk utbildning som erfarenhet beträffande företagsekonomiska frågor. För länsstyrelsernas vidkommande har behovet av befattningshavare med samhällsekonomisk utbildning helt allmänt understrukits av 1948 års länsstyrelseutredning.

1940 års förordning trädde i kraft den 1 juli 1941. Bland de uppgifter, som biltrafiknämnden i följd av förordningens stadganden hade att gripa sig an med, bör i förevarande sammanhang anmärkas åläggandet jämlikt 29 § 4 mom. att fastställa allmänna grunder för uppställning av taxor i yrkesmässig trafik. För busslinjetrafikens del fastställde biltrafiknämnden redan genom beslut den 12 juni 1942 sådana allmänna grunder för uppställning av taxor för befordran av gods i linjetrafik med omnibus eller personautomobil, till vilken trafiktillstånd meddelats av länsstyrelse. Biltrafiknämnden föreskrev därvid bl. a., att avgifterna i sådan taxa skulle, med iakttagande i övrigt av de i taxan meddelade bestämmelserna, beräknas på grundval av godsets vikt och det avstånd, över vilket godset befordrades. För sådant ändamål skulle i taxan angivas avgifter för olika vikt- och avståndsgrupper. Sålunda skulle taxa av ifrågavarande slag upptaga vissa viktgrupper upp till 100 kg. För sådan linjetrafik, i vilken finge befordras jämväl gods, vägande över 100 kg, skulle i taxan intagas det ytterligare antal viktgrupper, varje grupp omfattande 25 kg, som ansåges erforderligt. Taxa skulle vidare innefatta endera av två i grunderna angivna serier av avståndsgrupper. För varje kombination av vikt- och avståndsgrupper skulle angivas särskild avgift. Samtidigt med att detta beslut delgavs länsstyrelserna överlämnade nämnden till länsstyrelserna förslag till maximitaxor för godstransporter i linjetrafik med omnibus eller personautomobil. De av biltrafiknämnden föreslagna taxorna torde allmänt i länsstyrelserna hava i enlighet med nämndens anvisningar inarbetats i det med de allmänna grunderna avsedda formuläret för denna speciella taxas uppgörande. De allmänna grunder, som nu äro tillämpliga för godstransporter inom busslinjetrafiken, hava med tillämpning av samma principer, som år 1942 följdes, fastställts av biltrafiknämnden den 14 november 1946. Vid denna tidpunkt gällde sedan den 31 oktober 1942 allmänt prisstopp jämväl beträffande taxor och avgifter i yrkesmässig trafik, varför vid dessa senare allmänna grunder icke fogats några rekommendationer rörande avgifternas storlek.

Biltrafiknämnden och priskontrollnämnden hava därefter rekommenderat en den 5 maj 1948 upprättad taxa för beställningstrafik med buss, benämnd normaltata. Däremot hava icke fastställts några allmänna grunder avseende taxa för personbefordran i busslinjetrafik. De taxor för personbefordran, med vilka busslinjetrafiken ingick under prisstoppet, hade sålunda icke dessförinnan enhetliggjorts med tillämpning av några av biltrafiknämnden utfärdade grunder för fastställande av sådana taxor.

Genom prisstoppets införande blevo helt naturligt biltrafiknämnden och länsstyrelserna de facto avkopplade från ansvaret för och bestyret med bestämmandet av befodringsavgifter i yrkesmässig biltrafik. I olika cirkulär, det första den 25 maj 1945 (SFS nr 210) och det senaste den 28 april 1950 (SFS nr 145), anbefalldes sålunda Kungl. Maj:t samtliga statsmyndigheter att under den tid, allmänt prisstopp vore gällande, icke höja av myndigheten fastställda taxor eller avgifter för, såvitt nu är i fråga, transporter med omnibus eller kombinerad person- och lastbil utan att samråd i ärendet ägt rum med priskontrollnämnden. I gällande cirkulär föreskrives att, därest priskontrollnämnden icke finner sig kunna biträda därvid framfört förslag om taxe- eller avgiftshöjning, vederbörande myndighet har att, om förslaget vidhålles, hänskjuta ärendet till Kungl. Maj:ts avgörande.

De av andra världskriget orsakade prishöjningarna och behövligheten av att underkasta prisutvecklingen kontroll ledde alltså till det förhållandet, att taxorna för den yrkesmässiga busstrafikens del blevo föremål för centrala ställningstaganden främst med hänsyn till de generella verkningar, som fluktuationerna på omkostnadssidan medförde och medföra för den yrkesmässiga busstrafiken. Alltsedan prisstoppets införande har situationen således varit den, att priskontrollnämnden utövat den faktiska bestämmanderätten i fråga om den yrkesmässiga busstrafikens taxor och att de tillståndsbeviljande myndigheternas beslutanderätt i dessa avseenden blivit av rent formell karaktär. Detta förhållande utesluter icke betydelsen av det arbete i syfte att främja tillkomsten av riktiga och ändamålsenliga taxor för den yrkesmässiga trafikens del, som biltrafiknämnden under tiden för prisstoppets giltighet nedlagt.

Enligt utredningens mening finnes för busstrafikens del ingen anledning att nu ifrågasätta en återgång till det före prisstoppets införande rådande systemet för taxesättning, som ju innebar att de tillståndsbeviljande myndigheterna i alla avseenden hade att besluta om taxorna. I stället synes böra eftersträvas att, med hjälp av allmänna grunder beträffande uppställning och konstruktion samt efter undersökning beträffande busstrafikens lönsamhet, för busslinjetrafiken bestämma avgifter och uppgöra taxor av vissa normaltyper. Dessa böra såtillvida bliva föremål för beslut av de tillståndsbeviljande myndigheterna att de bestämma, vilken typ av taxa som i det särskilda fallet skall fastställas.

En förutsättning för denna begränsning av främst länsstyrelsernas ar-

bete med taxefrågorna är att biltrafiknämnden — oavsett det arbete som priskontrollnämnden med hänsyn huvudsakligen blott till rådande prisstopp nedlagt och nedlägger på förevarande område — kan fungera som det centrala taxeorganet med uppgift att handhava arbetet med taxornas uppbyggnad. Utredningen vill därför understryka angelägenheten av att biltrafiknämnden utrustas med företagsekonomisk expertis. Denna expertis bör icke blott vara kvalificerad att utföra arbetet med erforderliga kalkylmässiga undersökningar utan även besitta sådana insikter i fråga om busstrafiken och betingelserna för dennas bedrivande, att trafikutövarnas och trafikanternas delvis motstridande intressen kunna tillfredsställande sammanjämkas. Självfallet bör denna expertis kunna biträda länsstyrelserna i deras arbete att på det enskilda fallet applicera lämplig taxa.

Biltrafiknämnden har i olika petitaskrivelser under framhållande av den ökade arbetsinsats, som beredningen av taxeärendena kräver, hemställt om att bli tillförd viss taxexpertis. Sålunda anförde nämnden i skrivelse den 25 augusti 1950 bl. a. följande:

Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet uttalade i 1947 års statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, punkten 40) att — därest priskontrollnämndens transportsektion skulle komma att avvecklas under budgetåret 1947/48 — biltrafiknämndens avlöningsanslag borde få överskridas för att möjliggöra anställande hos nämnden av två arvodesavlönade taxexperter, därav en förste byråsekreterare och en byråsekreterare. Detta uttalande föranledde ingen erinran från riksdagens sida. I proposition nr 260 till 1948 års riksdag framhöll chefen för kommunikationsdepartementet att en avveckling av priskontrollnämndens transportsektion för det dåvarande icke syntes vara aktuell men förklarade sig beredd att det oaktat tillstyrka att nämnden redan då tillfördes viss taxexpertis. Departementschefen förklarade sig utgå från att en befattning såsom förste byråsekreterare i lönegraden Ce 27 tills vidare borde vara tillräcklig för ändamålet. Genom beslut den 23 maj 1950 har priskontrollnämnden — med giltighet från och med den 30 maj 1950 — upphävt prisstoppet ifråga om det övervägande antalet transporter med lastbil. Redan härigenom kommer biltrafiknämndens befattning med taxefrågor att i betydande mån ökas — sålunda torde exempelvis den av årets riksdag beslutade sänkningen av drivmedelsskatterna komma att föranleda en revision av gällande maximitaxor för lastbilstrafik. Därest priskontrollnämndens befattning även med omnibus- och droskbilstaxor upphör, kommer biltrafiknämndens arbete med biltaxefrågor att än ytterligare ökas. Enligt nämndens uppfattning kommer vid sagda tidpunkt inrättande av ytterligare en tjänst i byråsekreteraregraden att bli oundgängligen erforderlig för handläggande av taxefrågor, vilket förhållande nämnden ansett sig böra i detta sammanhang anmäla.

Genom beslutet år 1948 tillfördes biltrafiknämnden för arbetet med taxeärenden en förste byråsekreterare. Enligt vad busslinjeutredningen inhämtat har den befattningshavare, som uppehåller denna tjänst, utan att vara företagsekonomet utbildad en omfattande praktisk kunskap i hithörande frågor. Biltrafiknämnden har i sin petitaskrivelse den 3 september 1954 även framhållit, att det på längre sikt upplagda taxearbetet fördröjts där-

igenom att personal, vars huvuduppgift vore taxefrågor, på grund av personalbrist tidvis måst tagas i anspråk för andra mera överhängande arbeten.

Så länge busstrafikens taxor ligga under prisstopp, kommer alltfört det reella avgörandet av denna trafik berörande taxefrågor att ske inom priskontrollnämnden efter beredning av någon där anställd befattningshavare. Emellertid synes det önskvärt, att ett vidgat samarbete i dessa frågor etableras mellan priskontrollnämnden och biltrafiknämnden och att det därvid tillses att nämnderna hava tillgång till erforderlig personal med företagsekonomisk och samhällsekonomisk utbildning för frågornas sakkunniga beredande. Därest prisstoppet för busstaxorna häves, synes en upprustning av biltrafiknämndens kansli med företagsekonomisk sakkunskap ofrånkomlig.

Vad ovan anförts angående behovet i fortsättningen av särskild expertis för handläggningen av ärenden rörande taxorna för busstrafiken berör emellertid endast den ena sidan av taxeproblemet, sådant detta för utredningens del aktualiserats genom det i direktiven gjorda uttalandet, att de i 1940 års förordning meddelade bestämmelserna om taxekontroll icke varit i tillämpningen effektiva. Den andra sidan utgöres av spörsmålet, hur man skall kunna komma till rätta med de frågor beträffande avvägningen av busslinjetrafikens taxor, som sammanhånga med det förhållandet, att någon undersökning av busstrafikens lönsamhet i och för bedömning av befodringsavgifterna aldrig verkstälts.

Det förhåller sig nämligen så för busslinjetrafikens del, att de första taxorna voro maximitaxor, uppbyggda som kilometertaxor med eller utan zontarifiering. De i dessa taxor bestämda avgifterna voro icke grundade på några av myndigheterna gjorda beräkningar av respektive trafikföretags lönsamhet utan upptogo avgifter, som enligt den tillståndsgivande myndighetens uppfattning högst borde få uttagas i trafiken. Inom ramen för den sålunda fastställda taxan kunde företagaren uttaga den ersättning han fann lämplig. Då vid denna tidpunkt och under hela 1930-talet taxor för busstrafiken fastställdes individuellt för varje företagare, som erhöll tillstånd att bedriva linjetrafik, och då under nu avsedda tidsperiod beträffande busslinjetrafikens utveckling varken några allmänna grunder eller anvisningar i övrigt för taxornas konstruktion och uppbyggnad centralt meddelats, uppkom efter hand en rik taxeflora, enligt uppgift över 500 skilda taxor. Med denna taxesplittring ingick busslinjetrafiken under prisstoppet. Dess taxor ha därefter bortsett från åtgärder, som framgå av det följande, blott underkastats de procentuella jämkningar, som betingats av fluktuationer i priserna på olika på omkostnadssidan ingående delposter.

Det är för busslinjeutredningen känt, att en särskild kommitté, sammansatt av representanter för priskontrollnämnden, biltrafiknämnden, järnvägarnas samarbetsnämnd, svenska omnibusägarförbundet och svenska lokaltrafikföreningen i början på 1940-talet grep sig an med busslinjetrafi-

kens taxeproblem. Synbarligen i syfte att — då jämkningar beträffande då-mera tillämpade taxor inom biltrafiken behövde genomföras som följd av de av världskriget orsakade kostnadsfördyringarna — underlätta en successiv övergång till ett mera enhetligt taxesystem inom busslinjetrafiken, utarbetades och ingavs år 1944 till priskontrollnämnden ett förslag till generella taxor för busslinjetrafiken, innebärande en nedskärning av den rådande spridningen av taxorna från över 500 till endast 5, för olika förhållanden avpassade tariffer. Kommittén, som icke ansåg sig böra grunda sitt arbete på kalkylmässig undersökning av olika busslinjetrafiks lönsamhet, utgick från de faktiskt tillämpade taxorna och sammanjämkade närliggande taxor. Förslaget torde huvudsakligen hava tagit sikte på landsbygdstrafikens taxefrågor och endast i mindre utsträckning på taxorna för förorts- och stadstrafiken. Priskontrollnämnden översände förslaget till överståthållarämbetet och länsstyrelserna för användning vid fastställande av taxor, och tillståndsmyndigheterna, enkannerligen biltrafiknämnden, hava därefter sökt att och i flertalet fall även kunnat i uppkommande taxerenden genomföra en sådan omläggning av taxorna att de i görligaste mån infogats i normalsystemet. Detta har bl. a. varit fallet vid genomförandet av de procentuella taxehöjningar, till vilka priskontrollnämnden lämnat medgivande.

De i 1940 års förordning meddelade bestämmelserna om uppgiftsskyldighet för utövare av yrkesmässig trafik äro, som utredningen tidigare framhållit, icke ägnade att för busslinjetrafikens del tillföra de tillståndsbeviljande myndigheterna material för den taxekontroll, som omtalas i direktiven för utredningen. I den mån grunden till uppkomsten av överpriser vid överlåtelse av busstrafikföretag varit, som i direktiven jämväl antydes, att söka i svårigheten att rätt avvåga taxorna, får avsaknaden av material för taxekontroll följaktligen anses utgöra orsaken till att någon egentlig taxekontroll icke kunnat av de tillståndsbeviljande myndigheterna utövas och till uppkomsten av höga goodwillvärden. Busslinjeutredningen har ovan föreslagit, att de tillståndsbeviljande myndigheterna skola erhålla insyn i bussföretagens ekonomi. Därest utredningens förslag i denna del genomföres, synes den med insynen förbundna vidgade uppgiftsskyldigheten för bussföretagens del vara ägnad att tillföra de tillståndsbeviljande myndigheterna erforderligt material för genomförandet av taxekontrollen.

Spörsmålet hur det allmänna bör för sig nyttiggöra detta material för nu ifrågavarande ändamål anknyter till den ovan av utredningen berörda andra sidan av taxeproblemet sådant det för utredningen genom direktiven aktualiserats. I detta avseende anser sig utredningen böra rekommendera, att ifrågavarande material stickprovsvis uttages och bearbetas av en för ändamålet tillsatt kommitté, åt vilken bör uppdragas att verkställa en undersökning angående busslinjetrafikens lönsamhet. Vidkommande denna kommittés sammansättning kan tveksamhet tvivelsutan uppstå vid det för-

hållandet, att den lönsamhet det här gäller att undersöka på basis av tillgängligt material endast angår sådan busslinjetrafik, för vars bedrivande tillstånd meddelats och taxor fastställts av de i 1940 års förordning omförmälda tillståndsbeviljande myndigheterna. Ehuru det med hänsyn till den betydande omfattning, i vilken busslinjetrafik numera bedrivs av statens järnvägar och postverket, får anses ändamålsenligt, att inom dessa statliga företag tillgänglig taxexpertis jämväl beredes möjlighet att medverka vid undersökningen, så torde likväl undersökningen böra verkställas av representanter enbart för biltrafiknämnden och den i icke statlig regi bedrivna busslinjetrafiken samt av priskontrollnämnden, därest, då den rekommenderade undersökningen kan komma att påbörjas, busslinjetrafikens taxor fortfarande äro underkastade prisstopp. Utredningsuppdraget synes jämväl böra omfatta ett åläggande att utarbeta ett antal för busslinjetrafiken lämpligt avvägda normaltaxor, innefattande skäliga avgifter för olika slag av busslinjetrafik. Därvid böra jämväl de speciella taxebestånd, som sammanhålla med spörsmålen om samtrafik mellan olika busslinjer, beaktas.

Med hänsyn till den betydelse ett ändamålsenligt taxesystem har för lösningen av samordnings- och rationaliseringsfrågorna för busslinjetrafikens del, torde kommittén i första hand böra giva sig i kast med den egentliga landsbygdstrafikens taxefrågor. I vad mån kommitténs uppdrag jämväl bör omfatta utredning och ställningstagande till taxesättningen för lokaltrafikens del kan synas mera tveksamt. Där torde nämligen i många fall anmäla sig sådana problem beträffande taxornas avvägning, som sammanhålla med kommunala bostadspolitiska intressen och andra önskemål att utjämna befordringsavgifterna för stora folkgrupper i större tätorter.

Därest som utredningen skisserat ett starkt begränsat antal normaltaxor, lämpliga att applicera på olika typer av inom landsbygdstrafiken förekommande busslinjetrafik utarbetas, skulle, sedan dessa taxor tillika med kommitténs rekommendationer angående deras användning tillställts de tillståndsbeviljande myndigheterna, dessa regelmässigt kunna på det sätt besluta om fastställelse av taxor för busslinjetrafiken att beslutet inskränkes till att avse allenast vilken av de tillgängliga normaltaxorna, som skall tillämpas för den busslinjetrafik, varom fråga är. Därmed skulle tillståndsmyndigheterna avlastas det arbete med taxesättningen för busslinjetrafiken, som sammanhåller med taxornas konstruktion och avvägningen i de enskilda fallen av storleken av de i taxorna angivna avgifterna. Av det sagda följer — för länsstyrelsernas del — att dessa näppeligen kunna vara i behov av att för detta arbete förfoga över tjänstemän med företagsekonomisk utbildning eller erfarenhet beträffande företagsekonomiska frågor. Med den kännedom, som länsstyrelserna hava och med hjälp av den insyn i buss- trafikföretagens ekonomi, som utredningen föreslagit skall beredas de tillståndsbeviljande myndigheterna, torde vederbörande tjänstemän i länsstyrelserna kunna förväntas äga sådan kunskap om de förhållanden, under

vilka de i länen befintliga busslinjeföretagen arbeta, att några större svårigheter icke torde behöva uppstå för dem vid ställningstagandet till frågor om vilken taxetyp, som i det enskilda fallet bör fastställas för respektive busslinjeföretag.

I anslutning till den ovan gjorda rekommendationen att jämväl spörsmålen om samtrafik olika busslinjer emellan eller mellan olika bussföretag inbördes böra av den av utredningen föreslagna kommittén beaktas, anser sig utredningen vidare böra i korthet redovisa sina synpunkter på de krav samtrafiken ställer på busslinjetrafikens taxor. Då samordning av turlistor beträffande olika av ett trafikföretag trafikerade linjer sker eller då turlistor för skilda busstrafikföretag samordnas i avsikt att bereda trafikanterna bekvämare och snabbare befordringsmöjligheter, bör synbarligen samtidigt tillses att taxan anpassas till den på så sätt gestaltade trafiken.

Detta kan åstadkommas på huvudsakligen två sätt. För färd över två eller flera linjer kan antingen fastställas en enbart för sådan samtrafik gällande speciell taxa eller också tillses att de i samtrafiken ingående linjernas taxor enhetliggöras. Då sistnämnda tillvägagångssätt med nu rådande taxesplittring förutsätter en jämkning såväl nedåt som uppåt av läget beträffande olika avståndsrelationer i de skilda företagens taxor och då till följd av prisstoppet justeringar uppåt av viss taxa visat sig svåra att genomföra, måste i dagens läge det förstnämnda systemet för taxeutjämning te sig som lättare att genomföra. Det lider dock av den nackdelen, att taxeläget för den speciella taxan till följd av prisstoppet måste ansluta sig till den lägsta av de avgifter, som något av de i samtrafiken deltagande företagen för varje särskild avståndsrelation tillämpar. Det inkomstbortfall, som genom en på så sätt ordnad taxesättning för samtrafiken kan uppstå för de deltagande företagen, måste dessutom leda till att de tillståndsbeviljande myndigheterna med stor försiktighet taga initiativ till samtrafikproblemets lösning enligt detta alternativ. Såsom framgår av kommitténs för utredning om norrlandskustens biltrafik den 21 december 1953 (i stencil) avgivna betänkande ha ett 30-tal busstrafikföretag i Norrland¹ genom en på nämnda sätt åstadkommen avgiftsutjämning för samtrafiken samordnat den genomgående trafiken utmed norrlandskusten och å en del viktigare anslutningslinjer från inlandet till kusten. Denna samordning innebär, att en passagerare kan köpa en enda biljett för resa mellan alla platser utmed de samarbetande företagens linjer och genom en i samtrafiken tillämpad genomgående zontaxa erhålla, i synnerhet på längre avstånd, väsentligt nedsatt avgift i förhållande till vad som eljest skulle ha uttagits.

De nackdelar, som äro förknippade med införandet av en för samtrafiken speciell taxa, vidlåda icke det underlättande av samtrafik, som uppkommer efter en normalisering av taxorna i busslinjetrafiken. Därest sådan norma-

¹ Samtrafiken inbegriper numera (mars 1955) ett 50-tal trafikföretagare.

lisering genomföres och i allmänna grunder för taxas fastställande intages föreskrift om tillämpning av genomgående zontariffberäkning för resa över skilda busslinjer, erhålles dessutom den fördelen, att den taxemässiga samtrafiken blir generellt tillämplig på den busstrafik, för vilken de tillståndsbeviljande myndigheterna fastställa taxa.

Att frågan om trafikens taxemässiga samordning är aktuell framgår bl. a. av två vid 1954 års riksdag väckta likalydande motioner, I: 160 och II: 353, om införande av genomgående zontariffberäkning mellan statens järnvägar samt postverkets och statens järnvägars busslinjer.

Det synes busslinjeutredningen angeläget, att den föreslagna kommitténs arbete sker jämväl med iakttagande av de synpunkter, som ovan anförts, så att det allmänna genom sina åtgärder kan befrämja en utveckling efter angivna linjer.

Slutligen anser sig utredningen i förevarande sammanhang böra framhålla, att den undersökning rörande busslinjetrafikens lönsamhet, som utredningen rekommenderat närmast i syfte att åstadkomma en rättvis avvägning av taxorna och en ändamålsenlig normalisering av desamma, får med hänsyn till de delvis förändrade förhållanden under vilka busslinjetrafiken numera arbetar anses påkallad lika mycket ur företagarnas som ur det allmännas synpunkt. Busslinjetrafiken har nämligen, liksom andra kollektiva trafikmedel, under olika konjunkturlägen olika känslighet för konkurrensen från andra trafikmedel. Under en högkonjunktur, som den under de senaste åren rådande, torde utökningen av privatbilismen och jämväl i viss mån konkurrensen från beställningstrafiken med droskbilar så inverka på lönsamheten av åtskillig busslinjetrafik i vårt land, att spörsmålet om denna trafiks anpassning till ett för denna förändrat konjunkturläge påkallar ökad uppmärksamhet från både trafikutövarnas egen och de tillståndsbeviljande myndigheternas sida. I sammanhanget bör jämväl observeras den ändring av stadgandet i 11§ 1940 års förordning, som trädde i kraft den 1 juli 1954 och som innebär vidgade möjligheter att erhålla tillstånd att vid färd med personbil till och från egen arbetsplats medtaga uteslutande andra personer på väg till och från arbetsplats. I den mån yrkesmässig trafik av här avsedd art blir allt mer vanligen förekommande, kommer jämväl därigenom en icke oväsentlig avledning av trafikanter att ske från busstrafiken. Då samtidigt med ett krympande trafikunderlag busslinjetrafikens omkostnadssida belastats med ökade fordons- och drivmedelsskatter ävensom, låt vara temporärt, viss investeringsavgift samt jämväl företagens löne- och pensionskonton på senare år stegrats, torde, såvitt utredningen kan finna, en allsidig lönsamhetsundersökning för busstrafikens del vara en nödvändig förutsättning för åtgärder på det taxepolitiska planet.

Utredningens förslag i detta kapitel påfordra icke någon författningsändring.

FJÄRDE KAPITLET

Kontroll beträffande överlåtelse av andelsrätter i tillståndshavande juridisk person m. m.

Jämlikt 18 § 1 mom. 1940 års förordning må tillstånd till yrkesmässig trafik, då tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs eller då skäl eljest föreligga, överlåtas å annan efter medgivande av den myndighet, som meddelat trafiktillståndet. Det åligger myndigheten att med avseende å skälen och villkoren för överlåtelsen, lämpligheten hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasättes, samt omständigheterna i övrigt pröva framställningen.

Den skyldighet, som sålunda för närvarande åligger de tillståndsgivande myndigheterna att i olika avseenden pröva överlåtelse av meddelade trafiktillstånd för bland andra busstrafikföretag, kan fullgöras, då överlåtelsen avser företag, som äges av fysisk person, samt, därest juridisk person är ägare, då överlåtelsen omfattar själva trafiktillståndet jämte företagets realtillgångar. Sker däremot i sistnämnda fall överlåtelsen i den formen, att andelarna i företaget överföras å annan, uppkommer utåt sett ingen förändring med avseende å det rättssubjekt, som innehar trafiktillståndet, och någon möjlighet för tillståndsmyndigheten att pröva överlåtelsen eller villkoren för denna föreligger ej, eftersom trafiktillståndet formellt icke överlåts å annat rättssubjekt.

Busslinjeutredningen har — i avsikt, bland annat, att belysa den förskjutning mot ökad busslinjetrafik i juridiska personers regi som kännetecknar trafikens utveckling efter andra världskrigets slut — upprättat nedanstående tablå, avseende åren 1944, 1949 och 1954 (siffrorna i runda tal).

Ägare	Antal tillståndshavare			Linjelängd i km			Antal bussar		
	1944	1949	1954	1944	1949	1954	1944	1949	1954
Fysiska personer	555	515	485	31 500	29 520	29 930	1 000	1 320	1 380
Enskilda									
juridiska personer	215	220	200	29 000	31 260	34 110	2 000	2 530	2 720
Statliga eller kommunala företag	—	—	—	13 300	38 260	52 560	700	2 560	3 370
Summa				73 800	99 040	116 600	3 700	6 410	7 470

Anm: I tablå har under »enskilda juridiska personer» sammanförts enskilda järnvägar, aktiebolag (med undantag av stats- eller kommunalägda), ekonomiska föreningar, handelsbolag och andra juridiska personer samt under »statliga eller kommunala företag» postverket, statens järnvägar, statens vattenfallsverk och stats- eller kommunalägda aktiebolag. GDG Biltrafik aktiebolag, som förvärvades av staten åren 1947/48, ingår 1944 bland »enskilda juridiska personer» och 1949 och 1954 bland »statliga eller kommunala företag». — Gränsdragningen mellan »enskilda juridiska personer» och »statliga eller kommunala företag» har för åren 1944 och 1949 måst göras ungefärlig.

Av tabblån framgår den starka expansion, som utmärkt den statliga och kommunala sektorn och som inneburit en ökning av dess andel i såväl den totala linjelängden som den totala bussparken från omkring 1/5 år 1944, till omkring 2/5 år 1949 och till nära hälften år 1954. Vidare visar tabblån, att inom den privata sektorn en viss förskjutning ägt rum från fysiska till juridiska personer och detta trots att de trafiktillstånd, som meddelats enskilda juridiska personer under tiden för busslinjeutredningens arbete, regelmässigt gjorts tidsbegränsade. Därjämte giver tabblån vid handen, att de juridiska personerna för att ombesörja en trafik, vars linjelängd i runt tal är densamma som de fysiska personernas, i genomsnitt behövt använda nästan dubbelt så många fordon som dessa. Av den privata sektorns linjer torde alltså de trafikstarkaste och för trafikanterna mest betydelsefulla linjerna drivas av juridiska personer. Detta medför i sin tur, med hänsyn till vad som förut anförts, att äganderätten till just dessa ur trafikpolitisk synpunkt viktigaste linjerna kan överlåtas, utan att tillståndsmyndigheterna kunna företaga den i författningen åsyftade prövningen i skilda hänseenden av överlåtelseerna.

Vissa av de spörsmål som uppkomma, då tillstånd meddelas för juridiska personer att utöva yrkesmässig biltrafik, hava år 1944 gjorts till föremål för särskild utredning. Denna föranleddes av biltrafiknämndens skrivelse den 2 oktober 1942 till Kungl. Maj:t, i vilken nämnden hemställde om utredning beträffande frågan om juridiska personers trafiktillstånd. I denna skrivelse erinrade nämnden beträffande meddelandet av trafiktillstånd för juridisk person bland annat om vad som härutinnan förekommit under förarbetena till 1940 års förordning och om departementschefens uttalande i samma års proposition, nämligen att i stort sett den dittillsvarande utvecklingen, enligt vilken tillstånd till beställningstrafik i regel begränsades till fysiska personer medan däremot tillstånd till linjetrafik åtminstone i större skala kunde lämnas även juridiska personer, syntes ändamålsenlig. För linjetrafikens del, yttrade nämnden, syntes tanken hava varit 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 vidare, bland annat:

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 fränfalle. Däremot kan sättas i fråga om meddelandet av trafiktillstånd för juridisk person är väl förenlig 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 möjligheten 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.

— 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. — Även om såväl principiella som praktiska skäl tala för, att trafiktillstånd icke böra tilldelas juridiska personer, lär det icke vara tillrådligt 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. Nämden 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.

Beträffande enskild busslinjetrafik har erfarenheten icke jävat de i förarbetena till förordningen gjorda uttalandena om ändamålsenligheten i och för sig av att tillstånd till linjetrafik meddelas juridisk person, och busslinjeutredningen anser för sin del, att all busslinjetrafik i egentlig mening och av någon betydelse bör bedrivas i någon av de för större sammanlutningar avsedda företagsformerna. Enligt busslinjeutredningens mening låter sig jämväl meddelandet av tillstånd för juridisk person att bedriva busslinjetrafik väl förena med författningens syfte, därest det allmänna vid meddelandet av tillstånd för enskild juridisk person åt sig bevarar möjligheten att fortlöpande sörja för trafikens ändamålsenliga ordnande och framtida gestaltning. Denna möjlighet står det allmänna till buds, då tillståndet lämnas åt fysisk person. När så är fallet, har den tillståndsgivande myndigheten regelmässigt möjlighet att taga direkt kontakt med ägarintresset i syfte att söka åvägabringa önskvärda ändringar eller behövliga jämkningar beträffande trafikens anordnande eller bedrivande under tillståndstiden ävensom att, då tillståndet vid den fysiske innehavarens frånfälle upphör, ompröva, huruvida trafiken i fortsättningen bör be-

drivas på enahanda sätt eller omläggas eller sammanföras med av annan bedriven trafik. Även om det låter säga sig att tillståndsmyndigheterna kunna taga kontakt med ägarintresset jämväl i en enskild juridisk person i syfte att åstadkomma ur det allmännas synpunkt sett önskvärda eller behövliga ändringar beträffande trafikens anordnande eller bedrivande, måste det emellertid ihåggkommas, att svårigheterna enligt vad erfarenheten givit vid handen i ty fall ofta äro betydligt större att hävda det allmännas intressen, när giltighetstiden för trafiktillståndet i den juridiske personens hand är obegränsad och ägarintresset tillika är förbundet med andra, det allmännas önskemål eller krav motstridande intressen, vilket kan vara fallet främst då ägarintresset icke är förenat med den direkta trafikutövningen. Än vanskligare måste — likaledes med stöd av vunna erfarenheter — det allmännas möjligheter att hävda sina intressen bedömas vara, då frågan gäller att till gagn för trafikanterna antingen omgestalta busslinjetrafiken i en bygd, där två eller flera olika bussföretag bedriva en i samtrafikavseende mer eller mindre otillfredsställande trafik, eller sammanlägga två eller flera bussföretag i syfte att rationalisera och anpassa trafiken till förändrade eller nytillkomna trafikbehov.

De enskilda bussföretagen, representerande såväl fysiska som juridiska personer, hava otvivelaktigt på senare år ådagalagt en påtaglig villighet att samordna sin trafik och främja en utveckling till gagn för allmänheten bl. a. genom bättre service och anordnande av samtrafik. Den frågan kan vid sådant förhållande givetvis ställas, huruvida anledning nu föreligger att — i syfte att säkra det allmännas möjligheter att fortlöpande sörja för busslinjetrafikens ändamålsenliga ordnande och framtida gestaltning — införa överlåtelsekontroll beträffande andelsrätter för de enskilda juridiska personers vidkommande, som innehava eller framdeles komma att tilläggas tillsvidare gällande tillstånd till busslinjetrafik. Frågan kan näppeligen besvaras nekande under hänvisning till företagens egen villighet att samordna och rationalisera trafiken, ty talrika exempel på motsatsen kunna också anföras.¹ Men även utan dessa exempel för ögonen måste enligt busslinjeutredningens uppfattning en på grunderna för 1940 års förordning verkställd objektiv bedömning av hithörande spørsmål giva vid handen, att ansvaret för busslinjetrafikens ändamålsenliga ordnande och framtida gestaltning är i väsentligt högre grad en det allmännas än de enskilda trafikföretagens angelägenhet. Redan denna omständighet talar för att såvitt angår busslinjeföretag, som innehavas av enskilda juridiska personer, överlåtelsekontroll beträffande andelsrätter bör införas. En sådan åtgärd inne-

¹ Se ett flertal av de i utredningens betänkande del I sid. 33 ff redovisade fallen. — Busslinjeutredningen har i nu förevarande delbetänkande icke ansett sig böra, med anlitande jämväl av det material som stått utredningen till buds efter avgivandet av föregående delbetänkande, giva någon redogörelse för de här åsyftade fallen, då utredningen ej velat tynga betänkandet med så detaljerade redogörelser för de aktuella fallen som erfordras, för att bestyrka, att utredningens uppfattning i denna del är riktig.

bär sakligt sett att det allmänna överför provningen av överlåtelse även för de enskilda juridiska personernas vidkommande till vad gällande förordning uppenbarligen måste anses hava avsett, nämligen att icke blott bestyret med själva tillståndsgivningen i samband med överlåtelse av trafik-tillstånd utan jämväl ställningstagandet till de vid överlåtelse av enbart andelsrätter i juridisk person uppkommande spörsmålen skola ingå såsom ett led i den offentligrättsliga regleringen av den yrkesmässiga biltrafiken. Att detta betraktelsesätt är principiellt riktigt lär icke kunna jävas.

Införandet av ett system med överlåtelsekontroll är emellertid motiverat icke blott av nyssnämnda omständighet och därpå grundade principiella överväganden utan även av flera reella skäl. Bedömes behövligheten av en sådan kontroll på längre sikt, torde den utan överdrift kunna betecknas såsom nödvändig, för så vitt den hittillsvarande utvecklingen, innebärande att tillsvidare gällande tillstånd till busslinjetrafik lämnas enskilda juridiska personer, får fortsätta.¹ Utvecklingen på detta område kommer nämligen i så fall otvivelaktigt att gå därhän, att praktiskt taget samtliga i fysiska personers ägo varande och nu drivna busslinjeföretag av någon betydelse efter hand komma — i den mån de icke förvärvas av stat eller kommun — att ombildas till drift i bolags- eller — vilket mera sällan torde bliva fallet — föreningsform. Lämnas frågan om överlåtelsekontroll för framtiden oreglerad, blir följaktligen resultatet, att hela systemet med överlåtelseprovning, sådant det i gällande förordning är utformat, de facto sättes ur spel för busslinjetrafikens del.

En bedömning av kontrollens behövlighet med avseende å förhållandena på busslinjetrafikens område i nuläget giver enligt busslinjeutredningens uppfattning jämväl vid handen att en överlåtelsekontroll icke kan i längden avvaras. Den möjlighet, som nu står busslinjeföretag till buds, att genom överlåtelse av andelsrätter överflytta trafikstillståndet på andra händer än dem, i vilka vederbörande tillståndsmyndighet lagt tillståndet, har redan för de tillståndsbeviljande myndigheternas del medfört påtagliga och i vissa fall allvarliga svårigheter, då det gällt att i enlighet med 1940 års förordnings föreskrifter sörja för busslinjetrafikens sunda utveckling och ändamålsenliga ordnande. Härtill komma de jämväl i förevarande sammanhang aktuella problem, som anmäla sig beträffande goodwillersättningsarna. Förordningen giver icke tillståndsmyndigheterna möjlighet att i samband med överlåtelse av andelar i tillståndshavande juridisk person utöva kontroll av de goodwillersättningar, som därvid komma i fråga. Ej heller kunna myndigheterna med tillämpning av stadgandet i 19 § i förordningen om återkallelse av trafikstillstånd komma till rätta med hithörande frågor. Det har nämligen varken varit avsett eller i praktiken försökts att använda detta stadgande för att hindra uttagandet av allt för höga goodwillersätt-

¹ Denna praxis temporärt satt ur tillämpning som följd av busslinjeutredningens framställning till Kungl. Maj:t den 30 juni 1949 och Kungl. Maj:ts brev den 2 december samma år i anledning av framställningen. Se härom bilaga nr 2 till betänkandet.

ningar. Busslinjeutredningen erinrar om, hurusom utredningen i sitt tidigare delbetänkande granskat de goodwillvärden, som erlagts till fysiska personer vid överlåtelse av bussföretag, samt därom att någon motsvarande undersökning i fråga om överföranden av tillstånd genom överlåtelser av andelar i juridiska personer icke kunnat av utredningen företagas, då material för en dylik undersökning och hållpunkter för bedömning av sådana överlåtelser av naturliga skäl — bortsett från några fall av överlåtelser från juridisk person till kommun eller staten — icke stått utredning till buds. Emellertid anser utredningen tämligen givet, att de uttagna goodwillersättningarna vid rena andelsöverlåtelser legat genomsnittligt högre än de goodwillbelopp, som utgått vid överlåtelser från fysisk person. För ett sådant antagande talar sålunda dels det i betänkandet del I (sid. 29) påvisade förhållandet, att den på goodwill belöpande andelen av köpesumman varit högre för de företag, som förvärvats av juridisk person, än för dem, som fysisk person inköpt, dels ock den utredning som förebragts beträffande ett flertal av de kommunala förvärven och som redovisats i samma del av betänkandet (sid. 33 ff).

När, som förhållandet nu är, frågan om uttagande av goodwill i samband med överlåtelse av *trafiktillstånd* — oavsett om detta meddelats fysisk eller juridisk person — befunnits böra i gällande förordning göras till föremål för offentligrättslig reglering och bestämmelsen härom möjliggör insyn i sådana överlåtelser, är det, för att denna bestämmelse ej i sinom tid helt skall stanna på papperet, uppenbarligen nödvändigt att genomföra en motsvarande reglering jämväl i fråga om de överlåtelser, som avse *andelsrätter* i tillståndshavande enskild juridisk person. Busslinjeutredningen är sålunda av den bestämda uppfattningen, att åtgärder böra vidtagas för åstadkommande av kontroll av överlåtelser av sådana andelsrätter, och denna kontroll bör till sina verkningar försätta tillståndsmyndigheterna i samma läge, som de hava gentemot den fysiske personen såsom tillståndshavare.

I direktiven för 1944 års utredning, vilken såsom förut nämnts anfördes en särskilt tillkallad utredningsman med biträde av sakkunniga och vilken skulle avse all yrkesmässig biltrafik, framhölls bland annat den bristande överensstämmelse med grundsatserna i 1940 års förordning, som låge däri, att ett åt juridisk person beviljat trafiktillstånd utan någon ändring i tillståndets formella karaktär och alltså utan myndighets prövning kunde exempelvis genom överlåtelse av aktiemajoriteten i det bolag, som ursprungligen fått tillståndet sig beviljat, övergå till innehavare, som icke skulle hava kunnat påräkna att för egen del erhålla tillstånd. Särskilt betänkligt vore detta förhållande därigenom att risk föreläge för att åt juridiska personer meddelade trafiktillstånd efter hand koncentrerades till ett fåtal innehavare, hos vilka de alltmer finge karaktären av trafikmonopol. Genom utredningen borde konstateras den omfattning, i vilken trafiktillstånd dittills meddelats åt juridiska personer, samt klarläggas, huruvida

och i vilken omfattning en tendens till koncentrerings av dylika tillstånd till ett fåtal innehavare kunde anses vara för handen. Vidare borde bedömas på vad sätt det kunde anses möjligt att, därest så befunnnes erforderligt, förebygga att monopolartade sammanslutningar uppkomme genom okontrollerbara överlåtelser.

Med hänsyn till den vikt, som direktiven sålunda tillade spörsmålen om åtgärder till förebyggande av uppkomsten av monopolartade sammanslutningar, kom denna utredning främst att taga sikte på sådana författningsändringar, som kunde vara ägnade att åvägabringa det härför önskade resultatet. De åtgärder i detta syfte, som då diskuterades, baserade sig på två principiellt skilda tillvägagångssätt; det ena innebärande att tillståndsmyndigheten med stöd av särskild lagstiftning skulle kontrollera ägarintresset i den rörelse, varom fråga vore, och det andra att myndigheten inom ramen för gällande förordning antingen skulle begränsa giltighetstiden för företagets trafikstillstånd eller erhålla vidgad insyn i trafikföretagen. Utredningsmannen anförde härom bland annat följande:

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 trafikstillstånd*, samt en *fortlöpande kontroll* över tillståndsinnehavarna. Myndigheterna böra kunna klarlägga frågor, som äga samband med trafikstillståndens koncentrerings till ett fåtal innehavare. Då en sådan koncentrerings kan ske dolt, genom att trafikstillstånd 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 trafikstillstånd 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 aktiebrevet. —

Genom en prövning av angivna art skulle formellt sett vinnas en viss likformighet mellan trafikstillstånd 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 trafikstillstånd, 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 anföras åt statlig myndighet, skulle säkerligen bli 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 konsortieavtal. 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 trafiktillstånd för juridiska personer, återstår enligt utredningsmannens mening allenast två alternativ. Det första är att till tiden begränsa de juridiska personernas trafik-tillstånd och det andra att inom ramen av gällande förordning införa nya kontrollföreskrifter.

Därest trafiktillstånden för juridiska personer vore begränsade till viss tid, efter vilken obligatorisk omprövning 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 trafik-utredning föreslog, att trafiktillstånd i allmänhet skulle begränsas till viss tid, invändes häremot, att detta skulle, särskilt för personlinjetrafiken med dess i regel betydande anläggningsskapital, verka hindrande på trafikens utveckling, vartill komme, att mot slutet av varje period nyanskaffning och underhåll sannolikt så vitt möjligt skulle komma att uppskjutas. 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». —

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 vid tillkomsten av gällande författning, synas enligt utredningsmannen erhålla ett tillräckligt uttryck i lagstiftningen genom att i förordningen angående 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 innebära i huvudsak dels en centralisering till biltrafiknämnden av all tillståndsgivning åt juridiska personer (5 §), dels införande av en vidsträcktare uppgiftsskyldighet 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 straffbestämmelserna. Övriga föreslagna ändringar äro i regel betingade av ändringarna i förenämnda paragrafer¹.

¹ Förslaget innefattade bl. a. följande tillägg till eller ändringar i 1940 års förordning. Tillägg till 7 § 1 mom.: »Sökes trafiktillstånd för juridisk person, skall uppgift läm-

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 kontroll 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 beställningstrafik, 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 departementschefen, 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 allmänhet hava följt de sålunda angivna riktlinjerna. Vissa ojämnheter i tillämpningen hava dock förekommit och föranlett att ärenden om trafik-tillstånd bragts under Kungl. Maj:ts prövning. Det torde vanligen framstå som mest naturligt, att beställningstrafiken särskilt med lastbil och personbil omhändervhas 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 tillståndsgivande myndigheten, d. v. s. biltrafiknämnden, vid bedömningen av lämpligheten att meddela juridisk person tillstånd till beställningstrafik bör kunna stödja sig på en uttrycklig lagregel, enligt vilken viss återhållsamhet härutinnan bör iakttagas, har berörda stadgande bibehållits. Förordningens tillämpning i förevarande avseende blir alltså i fortsättningen liksom hittills beroende av en prövning från fall till fall. I ändamål att skapa förutsättningar 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 monopol-artade tendenser.

nas rörande företagens 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 förordning, ävensom lämna de ytterligare uppgifter, som av den tillståndsgivande myndigheten infor-dras för ansökningens prövning.»

Tillägg till 12 §: »Innehavare av trafiktillstånd är skyldig att, efter bestämmande av myndighet som äger meddela trafiktillståndet, lämna uppgifter rörande förhållanden, som med hänsyn till de i denna förordning stadgade grunder finnes vara av betydelse för tillståndets fortvarande giltighet.»

Tillägg till 18 §: »Vad i denna förordning stadgas angående ansökan om trafiktillstånd skall i tillämpliga delar gälla beträffande framställningen om överlåtelse av trafiktillstånd.»

Ändring i 19 § 1 st.: »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 ävensom 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 — — — meddelas. Sådan varning — — — överklagas.»

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 spörsmålet 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 obehövliga.

Vid en genomgång av de av 1944 års utredningsman framlagda alternativen synes den möjlighet till lösning av den busslinjeutredningen i förevarande sammanhang förelagda frågeställningen, som innefattar generell begränsning till viss tid av giltigheten av juridiska personer meddelade trafiktillstånd, icke böra komma i fråga och det huvudsakligen på de skäl utredningsmannen anfört. Det av utredningsmannen förordade alternativet att inom ramen av gällande författning dels införa nya kontrollföreskrifter och dels vidga möjligheterna att återkalla trafiktillstånd kan ej heller anses innefatta en lämplig lösning av det föreliggande problemet, då nämligen tillståndsmyndigheten enligt detta alternativ får kännedom om ändringen i äganderättsförhållandena först sedan ändringen redan skett, d. v. s. först sedan andelarna i företaget blivit föremål för överlåtelse. De med detta alternativ förbundna olägenheterna falla klart i ögonen om och när tillståndsmyndigheten vid en närmare eller fjärmare tidpunkt efter andelsöverlåtelsen av en eller annan anledning upptar frågan om återkallelse av trafiktillståndet. För det fall att myndigheten finner överlåtelsen ha skett till sådan person, som enligt myndighetens uppfattning icke bör inneha andelar i trafikföretaget, lär det i praktiken icke kunna antagas att myndigheten utan vidare gör bruk av befogenheten att återkalla trafiktillståndet. För sannolikheten härav talar enligt utredningens uppfattning den omständigheten, att tillståndsmyndigheten vid tidpunkten för prövningen av överlåtelsens lämplighet endast i undantagsfall kan påvisa att överlåtelsen medfört någon i förhållande till det sätt, på vilket trafiken tidigare utövats, påtaglig försämring. Däremot kan vid tidpunkten för överlåtelsens prövning behovet av en omläggning eller ett sammanförande av den med överlåtelsen avsedda trafikrörelsen med annat företag framstå som i allt fall på längre sikt klart motiverad — en omständighet som talar för att frågan om överlåtelse av den aktuella trafiken antingen bör genomföras till annan företagare eller aktualiseras först vid den framtida tidpunkt, då andra på det föreliggande samordningsproblemet inverkan faktorer låta sig bedömas och bemästras. Överväganden av sist angiven art torde, för den händelse ett system med efterhandsgranskning av trafiktillstånd knäsläpades, få till följd att myndigheten innan återkallelse sker, söker förmå veder-

börande att antingen återställa äganderätten till vad den var före överlåtelsen eller också överlåta andelarna till person, som myndigheten i följd av sina överväganden beträffande trafikens ändamålsenliga ordnande finner böra förvärva dem. En sådan metod synes utredningen vara onödigt omständlig och i praktiken bliva alltför tungrodd, vartill kommer att om vederbörande icke bestämmer sig för att handla i enlighet med myndighetens intentioner, den ofrånkomliga påföljden — återkallelse av trafiktillståndet — i många fall för vederbörande måste framstå som obillig och måhända innebära större våld än nöden kräver. Härtill kommer att en lösning enligt detta alternativ icke innefattar en lösning av de i detta sammanhang aktuella goodwillproblemen, bortsett givetvis från det fall att trafiktillståndet återkallas.

Om en lagstiftning i enlighet med det av utredningsmannen förordade alternativet komme till stånd, synes det busslinjeutredningen sannolikt, att en sådan praxis snart komme att utbilda sig att vederbörande överlåtare av andelarna, i syfte att undvika senare ingripande från den tillståndsgivande myndighetens sida, komme att hänvända sig till myndigheten för erhållande i någon form av förhandsbesked, huruvida den tilltänkta överlåtelsen kunde väntas bli föremål för åtgärd från tillståndsmyndighetens sida eller icke.

Om sålunda enligt busslinjeutredningens uppfattning sannolikheten talar för att en lagändring i enlighet med det av utredningsmannen förordade alternativet icke skulle komma till användning på avsett sätt, talar denna omständighet för att lösningen på problemet om överlåtelsekontrollen bör sökas efter en i förhållande till utredningsmannens huvudförslag modifierad linje. En lösning efter en sådan linje ligger i det av utredningsmannen framlagda men av honom avvisade andra alternativet — införande av en vad utredningsmannen kallar förhandsprövning från det allmännas sida av förändringar beträffande ägarintresset i den rörelse, varom fråga är. Mot en sådan »förhandsprövning» — som vid det förhållandet, att andelsförvärvet blir giltigt allenast under förutsättning av tillståndsmyndighetens godkännande, sakligt sett innebär, att rätten att förvärva andelar i buss-trafikföretag göres beroende av myndighets medgivande — har utredningsmannen framställt två principiella invändningar, som enligt utredningsmannens uppfattning äro av den art, att han icke ansett sig kunna förorda detta alternativ.

Den första invändningen mot införandet av en lagstiftning innebärande, att förvärv av andelar i ett busstrafikföretag icke blir gällande, med mindre myndighet godkänt förvärvet, innebar farhågor för att på biltrafikens område åt det allmänna tillskapa en — ömtålig och svår — prövningsrätt och i viss mån bestämmanderätt i fråga om ägarintresset, trots att motsvarande eller liknande bestämmelser icke funnes å områden, som kunde anses jämförbara med den yrkesmässiga biltrafiken. Busslinjeutredningen kan icke

delar dessa farhågor. Redan nu ha tillståndsmyndigheterna att beträffande de företag, som ägas av fysiska personer vidtaga en motsvarande prövning och alltså utöva bestämmanderätt i fråga om ägarintresset i dessa. En utsträckning av denna prövningsrätt att omfatta jämväl andelsrätter i företag, ägda av enskilda juridiska personer, är närmast ägnad att åstadkomma den likformighet i prövningen av tillståndsärenden, som lagstiftaren har åsyftat, ehuru bestämmelser härom icke kommit att inflyta i författningen.

Prövningen avser två skilda saker. Dels är det fråga om lämpligheten hos den, till vilken överlåtelsen ifrågasättes, och dels gäller prövningen frågan om skäligheten av det avtalade vederlagets storlek. Vad då först angår prövningen av förvärvarens person så lär, vid det förhållandet att en sådan prövning enligt gällande författning skall ske vid överlåtelse av trafiktillstånd till fysisk person, någon sakligt befogad invändning icke kunna resas mot att lämpligheten av den, som förvärvar andel i ett trafikföretag, underkastas motsvarande prövning, då nämligen överlåtelsen ju kan i sak innebära, att bestämmanderätten beträffande företaget helt övergår från ett rättssubjekt till ett annat. Vad angår prövningen av överlåtelsens ekonomiska sida, måste vid ett ställningstagande till problemet i första hand beaktas, att en prövning av vederlagets skälighet helt ligger i linje med reglerna för tillståndsgivningen beträffande överlåtelse av trafiktillstånd till fysisk person. Det måste vidare beaktas, såsom ock i förarbetena till nu gällande yrkesmässiga förordning framhållits, att det är ett angeläget allmänt intresse, att handeln med trafikkärligheter i möjligaste mån förhindras. Då, såvitt busslinjeutredningen kan finna, någon möjlighet att genom författningsåtgärder stävja handeln med trafikkärligheter icke kan utfinnas på andra vägar än genom antingen tidsbegränsning av trafiktillstånden eller prövning av överlåtelser, och utvägen med tidsbegränsning av trafiktillstånden icke av skäl som ovan anförts är framkomlig, återstår, om andelsöverlåtelser över huvud taget skola kunna kontrolleras, endast utvägen med prövning av sådana överlåtelser.

Frågan om överlåtelseprövning beträffande andelar i tillståndshavande enskild juridisk person måste, med aktgivande på kontrahenternas intressen i förevarande sammanhang, bedömas närmast med hänsyn till den allmänna lämpligheten av en dylik prövning. Ur kontrahenternas synpunkt sett kan busslinjeutredningen ej finna annat än att det för dem måste vara en fördel att överlåtelseprövningen sker i omedelbart samband med förvärvet i stället för genom en i efterhand anordnad kontroll. Jämväl ur den tillståndsgivande myndighetens synpunkt torde den förra utvägen vara att föredraga. Uppgiften att jämlikt 19 § i förordningen enligt den av 1944 års utredningsman föreslagna lydelsen pröva fråga om indragning av en juridisk person redan meddelat trafiktillstånd, som uppkommit av den anledningen att förändringar uppstått beträffande delägarerätt i den juridiska personen, måste nämligen av skäl som ovan anförts bliva än mer ömtålig

och svår än uppgiften att, innan överlåtelsen blivit definitiv, meddela beslut angående godtagbarheten av denna. Av det anförda har busslinjeutredningen kommit till den slutsatsen, att en överlåtelseprövning i nära anslutning till tillämnat förvärv ur de synpunkter, som nu äro under diskussion, måste givas företräde framför övriga av utredningsmannen beskrivna utvägar till lösning av det föreliggande spörsmålet. En lagstiftning av sådan innebörd kan ej heller framstå som vare sig obillig eller omotiverad, eftersom det särskilda trafikföretagets existens är avhängig av ett av myndighet tidigare lämnat tillstånd.

Den andra av utredningsmannen framställda invändningen innebar, att, även om ett aldrig så tillfredsställande resultat vid prövningen uppnåddes, det dock knappast vore möjligt att vinna det syfte, som främst borde uppnås, nämligen att förhindra monopolartade sammanslutningar, eftersom monopolsträvanden kunna komma till uttryck annorledes än genom förvärv av andelsrätter i trafikföretagen, för aktiebolagens vidkommande sålunda t. ex. genom ingående av röst- och konsortialavtal.

I anslutning till vad utredningsmannen härom anförde vill busslinjeutredningen till en början deklarerera, att den av utredningsmannen eftersträfvade effekten av en skärpt lagstiftning, nämligen att i möjligaste mån förhindra uppkomsten av monopolistiska sammanslutningar, icke för busslinjeutredningens del är någon förstahandsfråga. Utredningen ser dessa problem så, att om genom lämpliga författningsändringar eller åtgärder i övrigt ett grepp kan erhållas i fråga om insynen i företagens ekonomi, taxesättningen i deras trafik och överlåtelser av andelar, så vinner det allmänna därigenom sådana möjligheter att leda busstrafikens utveckling i en ur samhällets synpunkt sett önskvärd riktning, att spörsmålet om stävjandet av icke önskvärda monopolistiska tendenser på busstrafikens område enligt utredningens mening måste framstå som en sekundär fråga, som icke tarvar några åtgärder i lagstiftningsväg. Beträffande den av 1944 års utredningsman framställda invändningen vill busslinjeutredningen — i likhet med vad utredningsmannen i annat sammanhang uttalat¹ — framhålla, att aktieinnehavet i och för sig ej alltid ger en korrekt bild av de intressen som stå bakom ett företag. Det dominerande inflytandet inom ett bolag kan röna inverkan av andra omständigheter, exempelvis kreditgivning, pantsättning av aktier, förekomsten av röstavtal och konsortialavtal m. m.

I detta sammanhang bör jämväl behandlas det fall av inflytande över en tillståndshavande juridisk person, som uppstår, då samtliga eller huvuddelen av andelarna i denna ägas av ett moderföretag till bussföretaget. I detta läge skulle, även vid en prövning av andelsöverlåtelser, äganderätten till bussföretaget kunna indirekt överföras till annan genom överlåtelse av andelarna i moderföretaget utan att tillståndsmyndigheten bleve i tillfälle

¹ SOU 1944:39 sid. 117.

att utöva sin prövningsrätt. Som emellertid tillståndsmyndigheten redan vid sin prövning av ansökning om förvärv av andelar i bussföretaget kan tillse, att godkännande lämnas annan juridisk person endast i de fall förvärvaren kan påvisa ett direkt intresse av att äga inflytande i bussföretaget, såsom t. ex. då ett industribolag för sina personaltransporter är beroende av sättet och villkoren för den av bussbolaget bedrivna trafiken, torde några olägenheter i förevarande avseende icke behöva uppkomma.

Jämväl bulvanförhållandena, vilka ej heller för aktiebolagsväsendets vidkommande torde vara främmande, äro — enligt vad 1944 års utredningsman påpekade — ägnade att försvåra en kontroll över juridiska personers trafiktillstånd. Busslinjeutredningen finner emellertid de angivna förhållandena icke utmärkande enbart för bolagen. Även bakom den fysiske personen som tillståndshavare kunna stå intressen, som helt diktera dennes handlande, och tillståndshavaren kan ju även i detta fall vara bulvan för annan. En genomförd överlåtelseprövning beträffande andelar i en tillståndshavande enskild juridisk person, skulle i allt fall försätta myndigheterna i samma läge i förhållande till de juridiska personerna, som de nu ha gentemot de fysiska. Till detta kommer att, därest ett bulvanförhållande eller annat flagrant drivande av trafik i annans intresse uppdragas, synnerlig anledning får anses föreligga till ingripande jämlikt 19 §.

I remissyttranden över 1944 års förslag har mot en särskilda lagstiftning enligt utredningsmannens nu ifrågavarande alternativ bland annat anförts, att en anordning med prövning av aktieöverlåtelser skulle medföra, att riskvilligt kapital icke skulle gå att uppbringa för placering i bussbolag samt att aktier i ett sådant bolag icke skulle kunna användas som säkerhet för lån. Risk kunde nämligen föreligga för att myndigheten vid prövningen antingen vägrade godkännande av aktieförvärvarens person eller som villkor för godkännande av förvärvet stipulerade en nedsättning av det avtalade vederlaget.

Busslinjeutredningen kan icke dela dessa farhågor. De juridiska personer, som för närvarande driva busstrafik, torde samtliga kunna betecknas som slutna företag med starkt begränsat antal delägare. Bland aktiebolagen synes familjebolaget dominera, men jämväl de företag, som till följd av sin storleksordning sprängt denna ram, ha dock behållit sin slutna karaktär. I detta sammanhang kan bortses från de sällsynta fall, i vilka industriaktiebolag driva busstrafikrörelse, huvudsakligen för personaltransporter. Likaså sakna de i statlig eller kommunal ägo befintliga bussbolagen intresse i sammanhanget. Ägarintresset i de busstrafikföretag, som drivas av andra juridiska personer än aktiebolag, är antingen på grund av den juridiska personens karaktär (handelsbolag, kommanditbolag, stiftelser) eller på grund av trafikuppgiftens natur (ekonomiska föreningar) till personantalet begränsat. Det är att antaga, att busstrafikföretagen komma att behålla denna sin slutna karaktär. Andelar i busstrafikföretag utbjudas sålunda endast rent

undantagsvis i allmänna marknaden. Om ägaren av ett busstrafikföretag för kapitalanskaffning ombildar sitt företag till aktiebolag och utbjuder en aktiepost till försäljning, torde han regelmässigt vända sig till någon som av en eller annan anledning kan tänkas vara intresserad av just en dylik penningplacering. Denne lär därvid göra sig underrättad om icke blott företagets ekonomiska ställning utan även dess trafiktekniska skötsel och standard i övrigt samt dess utvecklingsmöjligheter. För köparen måste en prövning, som innefattar granskning av såväl hans lämplighet som delägare i företaget som det för andelen överenskomna vederlaget, vara en fördel. Han får, innan bindande avtal slutes, definitivt besked av den tillståndsbeviljande myndigheten. Det måste även innebära trygghet för säljaren att transaktionen snabbt och definitivt prövas. Ett system med granskning i efterhand av affärsuppgörelsen, sedan denna ofta nog blivit mellan kontrahenterna definitiv, skulle utan tvivel utsätta köparen för risk att förlora någon del av kapitalinsatsen och säljaren för risken att måhända efter lång tid och sedan köpeskillingen kanske helt investerats i anläggningstillgångar börja hela proceduren från början, såvida ej tillståndet rent av återkallas och även säljaren drabbas av ekonomisk förlust. Vid en framtida försäljning av andelarna blir ägaren visserligen underkastad myndighets värdering av dessa men obillighet kan ej befaras uppkomma, eftersom värderingen skall ske efter samma grunder som vid förvärvet. Under övergångstiden till en ny lagstiftning kan dock värderingen vid en försäljning komma att skilja sig från den — av de enskilda kontrahenterna — vid förvärvet gjorda. Men den överlåtelseprövning, som busslinjeutredningen föreslår, är just tänkt att bland annat hindra erläggandet av de i många fall allt för höga ersättningar, som hittills kunnat uttagas vid andelsöverlåtelser.

Vad angår möjligheten att upptaga kredit mot säkerhet av aktier i busstrafikaktiebolag, så torde redan nu sådana aktier icke kunna jämföras med aktier som börsnoteras eller som eljest fritt omsätts i allmänna marknaden. På grund av att värdet av aktierna i ett busstrafikaktiebolag i hög grad är avhängigt — förutom av andra på lönsamheten av en näring inverkan omständigheter av skatte- och lönepolitisk natur — av myndighets avgörande i fråga om taxor och turlistor och i sista hand av trafik-tillståndets fortbestånd, så måste en värdering av aktierna som belåningsobjekt göras under hänsynstagande icke blott till rent ekonomiska faktorer utan jämväl till personliga och trafiktekniska data, vilka understundom kunna vara vanskliga att rätt bedöma. Redan härav torde följa vissa svårigheter att utnyttja aktierna som kreditobjekt, och utredningsmannens alternativa förslag innebär icke någon ändring härutinnan. En anordning enligt utredningsmannens huvudförslag med en i efterhand insatt kontroll av aktieöverlåtelsen skulle, på grund av de uppenbara riskerna för en eventuell långivare, kunna få till följd att aktierna svårligen ginge att använda som

säkerhet för lån. Med en förhandsprövning av aktieöverlåtelse enligt utredningsmannens alternativa förslag skulle det av myndigheten godtagna värdet av aktierna vara känt och överlåtelsen, såvitt på myndigheten ankommer vara definitiv. Detta skulle enligt busslinjeutredningens förmenande snarast vara ägnat att för en presumtiv långgivare underlätta aktiernas värdering som låneobjekt.

Emellertid uppkommer vid en lagstiftning innefattande prövning av aktieöverlåtelse den olägenheten för långgivaren, att därest de som säkerhet för lånet ställde aktierna måste av honom realiserats, hans utbud av aktierna får lov att begränsas till personer, som kunna förväntas bli av myndigheten godtaga som delägare i det busstrafikaktiebolag, varom fråga är. Kretsen av sådana personer torde dock i regel vara så vid, att denna olägenhet måste sägas vara mera formell än reell. Härtill kommer att det pris, som långgivaren kan uttaga för aktierna, rimligen måste göra honom betäckt för lånet, eftersom detta får förutsättas hava lämnats med kännedom om det av myndigheten godtaga priset för aktierna eller, därest sådan värdering icke företagits, om de grunder som myndigheten vid värderingen tillämpar.

Busslinjeutredningen kan alltså icke finna att en lagstiftning av huvudsakligen den innebörd, som angivits i utredningsmannens sistberörda alternativa förslag, skulle vara i sådan grad ägnad att öka svårigheterna för belåning av aktier i bussaktiebolag att tanken på en sådan lagstiftning av denna grund måste släppas.

Under åberopande av det ovan anförda finner busslinjeutredningen, att de av 1944 års utredningsman och i vissa remissyttranden över hans betänkande gjorda invändningarna mot införandet av en »förhandsprövning från det allmännas sida av förändringar beträffande ägareintresset i den rörelse, varom fråga är», icke ha en sådan tyngd, att detta 1944 års utredningsmans alternativ måste lämnas åsido.

De enligt den ovan presenterade tablan år 1954 verksamma 200 enskilda juridiska personerna fördelade sig på, i ungefärliga tal, 135 aktiebolag, 25 handelsbolag, 20 ekonomiska föreningar, 10 enskilda järnvägar och några andra sammanslutningar. Den totala trafikerade linjelängden utgjorde i runda tal, för aktiebolagen 24 000 km, för handelsbolagen 4 000 km, för de ekonomiska föreningarna 2 750 km, för de enskilda järnvägarna 3 200 km och för de övriga sammanslutningarna 350 km.

Den frågan uppkommer då, huruvida icke ett system med överlåtelseprövning av andelsrätter betingar att antalet av de företagsformer, vari busslinjetrafik för närvarande bedrivs, nedbringas, i syfte att anknyta systemet till den vanligast förekommande associationsformen — aktiebolaget. Detta spörsmål beaktades jämväl av 1944 års utredningsman, som här om anförde:

Enligt svensk rätt är som bekant aktiebolaget den enda bolagsform, under vilken verksamhet kan drivas utan personlig ansvarighet. Det är också främst aktiebolagsformen som anlitas 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. 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 föreligger. 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.

I enlighet härmed föreslog utredningsmannen, att i princip endast aktiebolagsformen skulle tillåtas för sådana enskilda sammanslutningar, som driva yrkesmässig automobiltrafik.

Busslinjeutredningen biträder utredningsmannens argumentering i denna del men vill, vidkommande frågan om ekonomiska föreningars lämplighet att driva busstrafik, därutöver framhålla, att ett av syftemålen med den nu gällande föreningslagen av år 1951 är att åstadkomma en klar gränsdragning mellan de båda associationsformerna aktiebolag och ekonomiska föreningar, i ändamål att förhindra att föreningsformen användes för kapital sammanslutningar, som arbeta i vanligt vinstsyfte och därför böra vara

underkastade de med hänsyn härtill givna lagreglerna. Utredningsmannens uppfattning, att i princip endast aktiebolagsformen bör tillåtas för enskilda sammanslutningar som driva yrkesmässig busstrafik, delas därför av busslinjeutredningen. En lagstiftning om överlåtelseprövning bör alltså utgå från denna associationsform. Lämpligt torde vara att, såsom jämväl 1944 års utredningsman alternativt föreslagit, tillskapa en särskild lag angående företag, som driva yrkesmässig omnibustrafik.

Denna lag bör, utifrån de synpunkter utredningen anlagt på de i detta kapitel diskuterade frågeställningarna, bygga på den principen, att tillstånd till busstrafik bör meddelas åt, förutom fysiska personer, särskilda busstrafikaktiebolag, för vilka speciella regler skola uppställas. Utan hinder av lagen bör dock tillstånd kunna meddelas åt statlig eller kommunal inrättning. Stundom torde det dessutom kunna visa sig behövt att meddela en ekonomisk förening eller en stiftelse trafiktillstånd, när en sådan sammanslutning redan har trafiktillstånd och till komplettering av detta söker ytterligare tillstånd. Det kan även befinnas påkallat att trafiktillstånd beviljas enskilt järnvägsaktiebolag liksom, under särskilda omständigheter, annat aktiebolag, ehuru det ej är att betrakta som busstrafikaktiebolag. För samtliga dessa fall, då alltså särskilda skäl föreligga att lämna tillstånd åt annan juridisk person än busstrafikaktiebolag, bör av myndigheten särskild prövning företagas. Eftersom dessa juridiska personer icke bliva underkastade den prövning, som avses för busstrafikaktiebolagens vidkommande, får myndigheten vid tillståndsgivningen antingen tidsbegränsa tillståndet eller föreskriva sådana villkor, att en kontroll av ägarintresset i görligaste mån kan upprätthållas. Någon författningsändring, i syfte att möjliggöra denna speciella tillståndsgivning, synes icke erforderlig, då stadgandet i 12 § tredje stycket 1940 års förordning giver myndigheten erforderliga befogenheter.

Lagens föreskrifter torde böra vara tillämpliga icke blott på busslinjetrafik utan även på beställningstrafik med buss. Innehavarna av tillstånd till egentlig beställningstrafik med buss — till skillnad från den beställningstrafik som uteslutande avser befordran av skolbarn och lärare till och från skola — äro nämligen i regel jämväl innehavare av tillstånd till busslinjetrafik och de båda trafikformerna äro till följd av i dem gemensamt använd personal och materiel i såväl ekonomiskt som tekniskt avseende så intimt förbundna med varandra att någon åtskillnad dem emellan i förevarande hänseende icke bör göras. De fall, i vilka juridisk person har tillstånd enbart till beställningstrafik med buss, äro så sällsynta att något särskilt undantagsstadgande för dem icke synes böra ifrågakomma. De trafiktillstånd, som uteslutande avse rätt att utföra skolskjutsar, äro, även om tillståndet meddelats för juridisk person, i förevarande sammanhang av mindre betydelse, enär dessa tillstånd regelmässigt till tiden begränsas att

gälla blott så länge avtal med vederbörande skolmyndighet om skjutsningen gäller.

Som övergångsbestämmelse till lagen föreslog 1944 års utredningsman ett stadgande, att lagen icke skulle ha avseende å trafiktillstånd som meddelats före lagens ikraftträdande. Andra enskilda juridiska personer med trafiktillstånd än aktiebolag skulle alltså icke beröras av bestämmelserna i lagen, i vad avsåge redan beviljade trafiktillstånd. Motsvarande skulle gälla i fråga om sådana aktiebolag med trafiktillstånd, som icke uppfyllde villkoren enligt lagen. I båda dessa fall skulle enligt en föreslagen undantagsbestämmelse ett rättssubjekt kunna beviljas ytterligare trafiktillstånd, oaktat så icke bort ske på grund av huvudbestämmelsen i lagen. Därest ett aktiebolag, vilket innehade trafiktillstånd, utan att vidtaga sådana åtgärder beträffande bolagsordning och aktiebrev som betingades av i lagutkastet uppställda regler, sökte ytterligare trafiktillstånd, skulle den tillståndsgivande myndigheten emellertid som villkor för tillståndets beviljande äga kräva att bolaget genomförde åtgärder av berörda slag.

Busslinjetrafiken omhänderhaves redan i stor utsträckning av enskilda juridiska personer, främst aktiebolag. Därest en lagstiftning om överlåtelseprövning av andelsrätter icke göres tillämplig på dessa, kommer lagstiftningen att erhålla en mycket begränsad räckvidd. Det förhåller sig nämligen så, att busslinjetrafik redan bedrivs å de flesta vägsträckor i riket, som nu kunna upplåtas för dylik trafik. Utrymmet för helt ny trafik är följaktligen mycket begränsat. Nya busstrafikaktiebolag kunna förty icke förväntas i nämnvärd utsträckning bliva bildade i samband med öppnandet av ny trafik utan torde företrädesvis komma till stånd vid sammanslagning av befintliga trafikföretag. Härav följer att, om icke särskilda övergångsbestämmelser i fråga om lagens tillämplighet utfärdas, det allt övervägande antalet av de enskilda juridiska personer, som nu driva busstrafikrörelse, icke komma att beröras av föreskrifterna om prövning av överlåtelse av andelsrätter. Med hänsyn till vikten av att busslinjetrafiken, vilken form äganderätten till denna än har, för framtiden underkastas den i förordningen om yrkesmässig biltrafik åsyftade regleringen, synes lagen böra omfatta även de tillstånd för enskilda juridiska personer att bedriva busslinjetrafik, som meddelats före lagens ikraftträdande. Detta kan lämpligen åvägbringas därigenom, att i 12 § 1940 års förordning intages en hänvisning till den särskilda lagen och att i övergångsbestämmelse till denna hänvisning föreskrift lämnas därom att, viss tid från dagen för den särskilda lagens ikraftträdande, nu gällande tillstånd till linjetrafik med omnibus, vilka meddelats enskild juridisk person, skola, såvida ej den tillståndsbeviljande myndigheten annorlunda förordnat, upphöra att gälla. Att så omreglera förutsättningarna och villkoren för busslinjetrafikens framtida bedrivande kan med hänsyn till här ifrågavarande rättigheters offentlig-rättsliga karaktär motiveras enbart med en hänvisning dels till de regler

för samspelet mellan enskilda och allmänna intressen som enligt sedan länge vedertagen uppfattning normera näringsutövning av det slag, varom här är fråga, dels ock den i överensstämmelse härmed gällande konstruktionen av nuvarande trafiktillstånd.

Såsom förut nämnts, drevs busslinjetrafik år 1954 av ej mindre än omkring 200 enskilda juridiska personer. Det kan vid sådant förhållande synas som om bestyret med prövning av andelsöverlåtelser för dessa tillståndshavares vidkommande måste medföra en avsevärd belastning av den eller de myndigheter, som skola ombesörja prövningen. För ett rätt bedömande härav måste beaktas, hur denna prövning lämpligen bör verkställas.

Avsikten med prövningen av överlåtelser av andelar i en tillståndshavande enskild juridisk person har här förut angivits vara att för sådana överlåtelser vidkommande åvägabringa en prövning motsvarande den, som vid överlåtelser av *trafiktillstånd* företages med avseende å skälen och villkoren för sådan överlåtelse, lämpligheten hos den, å vilken överlåtelserna ifrågasättes, samt omständigheterna i övrigt. Sistnämnda prövning skall enligt 1940 års förordning företagas av de tillståndsbeviljande myndigheterna, d. v. s. biltrafiknämnden och länsstyrelserna.

Som busslinjeutredningen i del I av sitt betänkande framhållit, ha tillståndsmyndigheterna — i avsaknad av regler för värdering av busstrafikrörelse både i 1940 års förordning och i motiven till denna samt lämnade utan ledning beträffande tillvägagångssättet vid bedömandet av skäligheten av avtalad ersättning för en busstrafikrörelse — tillämpat olika metoder i fråga om värderingen och till följd därav kommit till resultat, vilka måste betecknas som mycket ojämna. I syfte att åvägabringa större säkerhet och jämnhet i avgörandena anvisade busslinjeutredningen i sitt tidigare delbetänkande en metod för värdering av bussföretag, innebärande bland annat att prövningen *beträffande den ekonomiska sidan av överlåtelser av tillstånd till busslinjetrafik* skulle tilläggas en särskild värderingsnämnd, till vars förfogande skulle ställas sakkunskap i företagsekonomiska frågor. I nu föreliggande del av betänkandet har busslinjeutredningen framlagt förslag, innebärande att tillståndsmyndigheterna skola beredas tillfälle till insyn i busstrafikföretagens ekonomi samt att biltrafiknämndens kansli skall erhålla befattningshavare med företagsekonomisk och samhällsekonomisk utbildning.

Därest — i motsats till vad busslinjeutredningen tidigare föreslagit — prövningen av *överlåtelse av tillstånd* till busslinjetrafik även i anseende till de med överlåtelserna förenade ekonomiska villkoren jämväl i fortsättningen skall tillkomma tillståndsbeviljande myndighet, bör den i detta delbetänkande föreslagna prövningen av *överlåtelser av andelar* i enskild juridisk person, som innehar sådant trafiktillstånd, ävenledes tillkomma tillståndsgeivande myndighet. De tillståndsbeviljande myndigheterna, som

haft och hava att pröva överlåtelse av tillstånd till busslinjetrafik, d. v. s. i praktiken oftast överlåtelse från fysiska personer, torde åtminstone tidigare hava fullgjort denna prövning utan att de därav blivit i högre grad betungade. Därest möjlighet till insyn i busstrafikföretagens ekonomi beredes tillståndsmyndigheterna, kan det förväntas, att de med anlitande i förekommande fall av den företagsekonomiska sakkunskap, med vilken biltrafiknämndens kansli enligt busslinjeutredningens uppfattning bör förstärkas, skola kunna utan nämnvärd ökning av arbetsbördan medhinna jämväl prövningen av överlåtelse av andelar i tillståndshavande juridisk person och detta även om antalet dylika ärenden temporärt kommer att öka till följd av rationalisering och samordning av busslinjetrafiken. Att märka är att prövningen främst torde komma att inrikta sig på sådana överlåtelse av andelsposter, som innebära att förvärvaren genom förvärvet i och för sig eller i förening med av honom redan innehavda andelar i företaget kommer att erhålla dominerande inflytande i detta. Prövningen av ägarbyte beträffande en enstaka andel eller små andelsposter torde kunna förväntas bli fullgjord utan större omgång.

Om emellertid, på sätt busslinjeutredningen i sitt tidigare betänkande föreslagit, värderingen av busstrafikföretag i samband med överlåtelse av det företaget meddelade trafiktillståndet tillägges en särskild värderingsnämnd uppkommer till en början frågan, huruvida och i vilken omfattning denna värderingsnämnd bör inkopplas på den föreslagna prövningen av överlåtelse av andelar i juridisk person. Givet är att även i detta fall, såvitt rör andra än med överlåtelsen sammanhängande frågor av rent ekonomisk natur, avgörandet skall ligga hos den tillståndsgivande myndigheten. Då fråga är om överlåtelse av samtliga andelar i ett busstrafikföretag, är situationen att likställa med det i utredningens betänkande del I angivna fallet, att ett trafiktillstånd överlåtes. Eftersom överlåtelse av samtliga andelar i ett företag och överlåtelse av trafiktillståndet — ur de synpunkter, varom här är fråga — i realiteten innebär ett och detsamma, faller det sig naturligt att värderingsnämnden här liksom i fallet överlåtelse av trafiktillståndet inkopplas och träffar ett för tillståndsmyndigheten bindande avgörande, i vad avser värdet å de överlåtna andelarna. Med hänsyn till den ställning en andelsägare, som besitter mer än halva andelskapitalet, har i företaget, synes en överlåtelse omfattande mer än halva aktiestocken eller halva antalet andelar i företaget böra vid här ifrågakommande prövning jämnställas med det fall att hela aktiestocken eller hela andelskapitalet överlåtes.

Däremot torde en överlåtelse av enstaka andel eller små andelsposter i regel icke påkalla någon remiss till värderingsnämnden. Likaså synes det onödigt att inkoppla nämnden i fall, då prövningen gäller överlåtelse av andelar i ett företag, vari värdet av andelarna nyligen varit föremål för nämndens ställningstagande, och vederlaget vid den senare överlåtelsen

icke överstiger ett redan godtaget värde. I dessa fall synes det böra ankomma på tillståndsmyndigheten att, även om fråga är om överlåtelse av samtliga andelar eller en majoritetspost, pröva och besluta.

Då i fall, som ovan angivits, den särskilda värderingsnämnden anlitas, torde förfarandet vid denna med avseende å här ifrågakomna ärendens handläggning kunna följa enahanda mönster, som föreslagits för dess verksamhet i övrigt.

Då fråga är om överförande till en nybildad sammanslutning för utövande av busstrafik av gällande trafikstillstånd och saktillgångarna i rörelsen, har busslinjeutredningen i sitt betänkande del I föreslagit, att därvid uppkommande värderingsfrågor utan undantag skola prövas och avgöras av den särskilda värderingsnämnden. Emellertid synes även i dessa fall ett hänskjutande till nämnden kunna underlätas, därest inga immateriella värden omfattas av överlåtelsen. Huruvida så är fallet torde med erforderlig tydlighet framgå av en jämförelse mellan å ena sidan de avtalade överlåtelsevillkoren och å andra sidan en fullt objektiv värdering av saktillgångarna, utförd av en av myndigheten godkänd värderingsman.

I sitt tidigare avgivna betänkande anförde busslinjeutredningen som ett bland flera skäl för inrättandet av ett centralt värderingsorgan att det på skilda grunder kunde antagas att antalet överlåtelser skulle komma att öka. Givet är att även de av utredningen nu föreslagna åtgärderna angående prövning av överlåtelse av andelar i tillståndshavande juridisk person i någon mån är ägnad att öka de tillståndsgivande myndigheternas arbete med busstrafiken. Utredningen anser emellertid att en uppdelning av här ifrågavarande ärendens handläggning på sätt utredningen ovan föreslagit bör vara ägnad att avlasta de tillståndsgivande myndigheterna de tids- och arbetskrävande uppgifter, som sammanhänga med värderingen av bussföretagen, och medföra den fördelen att de kunna koncentrera sig på sina egentliga, med trafikens ändamålsenliga ordnande förenade arbetsuppgifter.

I anslutning till den nu behandlade frågan om prövning av överlåtelser av andelsrätter i tillståndshavande juridisk person torde jämväl spørsmålet om godkännande av särskild föreståndare för biltrafikrörelse, som bedrivs av juridisk person, böra upptagas till behandling.

Detta spørsmål kan givetvis vara av intresse även för annan busslinjetrafik än sådan som bedrivs av enskild juridisk person. Då denna fråga emellertid för utredningens del aktualiserats genom det i direktiven gjorda uttalandet, att förevarande spørsmål borde upptagas till förnyat övervägande i samband med bedömningen av frågan om kontroll av villkoren vid överlåtelser av andelsrätter, anser sig utredningen kunna inskränka sig till att här behandla detta spørsmål endast såvitt det rör busslinjetrafik, bedriven av enskild juridisk person.

I ett över 1936 års trafikutrednings betänkande avgivet yttrande ifråga-

sattes om icke — som beträffande vissa andra näringar vore fallet — föreskrift borde meddelas av innehåll, att tillstånd för juridisk person att bedriva yrkesmässig biltrafik skulle meddelas särskild föreståndare. Spörsmålet ägnades jämväl uppmärksamhet i några av de yttranden, som på sin tid avgåvos över biltrafiknämndens ovan i detta kapitel omförmälda skrivelse av den 2 oktober 1942 till Kungl. Maj:t med hemställan om utredning beträffande frågan om juridiska personers trafiktillstånd. Länsstyrelsen i Jönköpings län anförde sålunda i förvarande ämne:

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.

Länsstyrelsen i Kronobergs län yttrade:

— 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 behöfligt att uppställa krav på prövning av varje särskild delägars lämplighet för trafikutövningen. Enklarest 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, som för sin del icke ansåg några lag-

stiftningsåtgärder påkallade i det med biltrafiknämndens framställning avsedda syftet — motverkande av monopolbildning inom den yrkesmässiga biltrafiken — förklarade, att, därest åtgärder ändock ansåges böra vidtagas, det kunde övervägas dels huruvida icke, då trafiktillstånd meddelades juridisk person, föreskrift kunde meddelas, att företaget skulle ledas av föreståndare, som godkändes av tillståndsmyndigheten, dels ock huruvida förvärv av andelar i sådant företag borde godkännas av statlig myndighet, på sätt föreskrivits i fråga om förvärv av aktie i systembolag.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län slutligen förklarade sig anse lämpligt och befogat att för trafikföretag, innehavda av juridisk person, av länsstyrelse godkänd föreståndare borde finnas, vilken skulle vara ansvarig för rörelsens skötsel.

Ehuru det i ett par av de ovan citerade eller refererade yttrandena berörda spörsmålet om utestängande av juridisk person från möjligheten att innehava trafiktillstånd annorledes än genom fysisk person i egenskap av föreståndare för den av den juridiska personen bedrivna biltrafikerörelsen ligger vid sidan av den frågeställning, som här behandlas, anser sig utredningen likväl böra i sammanhanget anmärka, att en dylik tillståndsgivning icke bör ifrågasättas för busslinjetrafikens del redan av det skälet, att ett sådant system måste vara ägnat att tillskapa rena bulvanförhållanden på busslinjetrafikens område.

Vad åter angår frågan om godkännande av särskild föreståndare för sådan busslinjetrafik, som bedrivs av enskild juridisk person, är det givet, att en dylik anordning kan vara av visst värde, om och i den mån ansvar för misskötsel av företaget måste utkrävas eller i fall då ingen av delägarna i företaget direkt befattar sig med driften eller företagets skötsel i övrigt. De med juridiska personers innehav av tillstånd till busslinjetrafik föränaade olägenheterna äro emellertid icke av den art, att de i något väsentligt avseende kunna antagas bli eliminerade, därest dessa bussföretag åläggas att anställa särskilda, av tillståndsbeviljande myndighet godkända föreståndare för trafiken. Å andra sidan torde med fog kunna göras gällande, att avsaknaden av myndighets godkännande av föreståndare för busslinjetrafik, som bedrivs av juridisk person, hitintills icke inneburit några nackdelar vare sig för de tillståndsbeviljande myndigheterna eller eljest ur allmän synpunkt. Därest för busslinjetrafikens del spörsmålet om meddelande av trafiktillstånd för enskilda juridiska personer löses på sätt utredningen föreslagit, anser utredningen att något behov av särskild, av den tillståndsbeviljande myndigheten godkänd föreståndare för busslinjetrafik icke föreligger, varför utredningen ej heller framlägger förslag härom.

FEMTE KAPITLET

Samordning och rationalisering

Angående återkallelse av trafiktillstånd (19 §) och brytande av trafikmonopol (12 §)

I direktiven för utredningen framhålles, hurusom det ur effektivitets- eller rationaliseringssynpunkt eller eljest kan vara ett allmänt intresse att enskilda busslinjeföretag övertagas av statens järnvägar eller av en kommun. Därest överenskommelse om villkoren för en överlåtelse därvid ej kan uppnås eller tillståndshavaren överhuvud ej är villig att överlåta sitt trafiktillstånd, kan — enligt vad i direktiven anföres — fråga uppkomma om tillämpning av stadgandet i 19 § 1940 års förordning om återkallelse av trafiktillstånd eller aktualiseras den möjlighet, som bestämmelsen i 12 § andra stycket tredje punkten förordningen inrymmer att meddela nytt tillstånd till linjetrafik inom ett trafikområde, där en redan verksam linjetrafikföretagare eljest åtnjuter visst skydd mot konkurrens.

Frågan, huruvida återkallelseinstitutet sådant detsamma reglerats i 19 § förordningen kan komma till användning för genomförande av ur effektivitets- eller rationaliseringssynpunkt eller eljest önskvärda eller nödiga samordnings- och rationaliseringsåtgärder på busslinjetrafikens område, tarvar för besvarande, att ändamålet med regleringen av den yrkesmässiga trafiken och enkannerligen busslinjetrafiken i sammanhanget beaktas. Spörsmålet är av betydelse ej endast såvitt angår övertagande från statens eller en kommuns sida av enskild busslinjetrafik, utan även beträffande övertagande av trafik de enskilda busslinjeföretagen inbördes. Enahanda är förhållandet beträffande frågan om tillämpning av nyssnämnda bestämmelse i 12 §, då nämligen angelägna samordnings- och rationaliseringsbehov kunna motivera att tillstånd till busslinjetrafik även i enskild regi inom ett trafikområde meddelas annan än den, åt vilken medgivande att inom samma område bedriva sådan trafik tidigare lämnats.

Den primära förutsättningen för att trafiktillstånd över huvud taget skall kunna meddelas är enligt 12 § första stycket förordningen, att behov av den ifrågasatta trafiken föreligger och att denna är i övrigt lämplig. Syftet med denna bestämmelse är att för den yrkesmässiga trafikens del åstadkomma en reglering ej endast såtillvida, att antalet trafiktillstånd anpassas efter de från tid till annan växlande trafikbehoven utan även så, att kravet

på överskådligt ordnade förhållanden med avseende å den samhälleliga transporthushållningen tillgodoses. Till den yrkesmässiga biltrafik, som därvid befinnes behöfelig och som kan bedrivas på sunda ekonomiska villkor, skall tillstånd lämnas, oavsett om den kan komma att medföra viss konkurrens icke blott med andra kollektiva trafikmedel utan även såvitt gäller den yrkesmässiga biltrafikens skilda utövare emellan. Konkurrensens såväl positiva som negativa sidor skola sålunda vid behovsprövningen beaktas och sådant utrymme lämnas den yrkesmässiga biltrafiken, att den kan utvecklas som ett självständigt kommunikationsmedel med sina särskilda företräden.

Tillståndsprövningen är ett led i det de tillståndsbeviljande myndigheterna ålagda bestyret att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken. Genom tillståndsgivning skall den tillgång till transportmedel, varav behov föreligger, tillgodoses samtidigt som tillgången ej får göras så riklig att — fränsett olägenheter på det samhällseconomiska planet — konkurrensen emellan olika trafikutövare menligt återverkar på den service, som de skäligen böra tillhandahålla trafikanterna eller allvarligt försvårar deras möjligheter att uppehålla den trafik, deras respektive trafikstillstånd avser. Det primära är alltså att trafikanternas behov skall täckas; den faktiska konkurrensbegränsningen är blott ett av medlen att tillgodose det primära ändamålet. Härav följer att en tillståndshavare icke under åberopande av det sekundära medlet skall kunna få det primära ändamålet med den anordnade trafiken satt åsido.

De principer för tillståndsprövningen, som sålunda skola iakttagas, gälla jämväl för linjetrafikens del. Emellertid är det för denna trafiks vidkommande ett allmänt, av lämplighetsskäl och trafikeconomiska hänsyn diktat intresse att splittringen av linjetrafikstillstånden icke i onödan ökas samt att en onyttig konkurrens emellan olika kollektiva trafikmedel av linjekaraktär förhindras. Även dessa båda synpunkter skola beträffande linjetrafiken beaktas vid tillståndsgivningen. Stadgandet härom återfinnes i den ovannämnda bestämmelsen i 12 § andra stycket tredje punkten förordningen, som föreskriver, att, om ansökan avser tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med annan redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik, skall, därest tillstånd anses böra meddelas och förhållandena icke till annat föranleda, tillståndet lämnas utövaren av dylik trafik, därest denne ansökt därom och befinnes lämplig. Ehuru stadgandet, som av ordalagen framgår, icke lämnar redan bestående trafikföretag någon absolut företrädesrätt, innebär detsamma i allt fall — då en konkurrenssituation föreligger och det redan verksamma trafikföretaget oavsett om detta är ett busslinjeföretag eller ett järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag har ett påtagligt intresse av att erhålla det med ansökningarna avsedda trafikstillståndet — att hänsyn till detta intresse skall tagas vid tillståndsgivningen. Om behov av det begärda trafikstillståndet

föreligger, lär detta regelmässigt befinnas äga ett sådant samband med eller sådan betydelse för den redan utövade trafiken att trafiktillståndet, i enlighet med de lämplighets- och trafikekonomiska synpunkter som i ty fall skola anläggas, bör tilläggas icke en ny företagare utan den av de redan verksamma, som ansökt därom.

Utan att ingå på frågan om förutsättningarna för tillämpningen av sistberörda stadgande i fall, då busslinjetrafik i annans regi än den redan verkamme trafikutövarens kan vara av behovet påkallad, anförde föredragande departementschefen i 1940 års proposition med förslag till nu gällande förordning i anslutning till detta stadgande följande:

Någon absolut företrädesrätt för redan bestående trafikföretag är det föreslagna stadgandet, såsom framgår av dess lydelse, icke avsett att medföra; företrädesrätten gäller allenast, därest »förhållandena icke till annat föranleda», d. v. s. därest icke en prövning på rent sakliga grunder leder till företräde för en annan sökande. Under denna i paragrafen angivna förutsättning vill det emellertid synas, som den föreslagna företrädesrätten vore fullt befogad. Med hänsyn till det relativt betydande kapitaluppbåd, som erfordras för upprättande av en ny linjetrafik, måste det i regel anses ur samhällsekonomisk synpunkt lämpligt att under i övrigt lika förhållanden lämna ett redan bestående trafikföretag företräde, då härigenom i regel material och personal bättre utnyttjas än genom etablerandet av ett nytt med det förra konkurrerande företag. Från allmänhetens synpunkt sett innebär också ofta det äldre företags utvidgning fördelar i form av samtrafik med redan befintlig linjetrafik, som i regel icke kunna erbjudas av ett nytt konkurrensföretag. Slutligen må erinras, att såväl taxor som tidtabeller i linjetrafik fastställas av vederbörande tillståndsbeviljande myndighet, och att alla skäligen anspråk från allmänhetens sida i detta avseende kunna tillgodoses likaväl genom hänvändelse till nämnda myndighet som genom etablerandet av en ny konkurrerande trafik. På grund härav måste enligt min mening en tillämpning av den i utredningens förslag uttryckta principen, i den starkt begränsade omfattning densamma därstädes erhållit, anses tillgodose även trafikanternas intresse, och jag har därför icke ansett någon ändring i utredningens förslag i denna del påkallad. Ej heller har jag funnit skäl föreligga att på sätt av vissa organisationer av trafikutövare ifrågasatts, utsträcka giltigheten av ifrågavarande princip till att avse även beställningstrafik. Såsom förut framhållits, har nämligen ifrågavarande stadgande icke tillkommit av hänsyn till de enskilda trafikutövarna, utan på grund av hänsyn till möjligheten att i trafikekonomins och trafikanternas intressen uppbygga och bevara företag av sådan trafikkapacitet, att desamma inom ett visst område fylla rimliga trafikbehov. Detta motiv kan i allmänhet icke återopas i fråga om beställningstrafiken, som i regel är uppbyggd på individuella trafiktillstånd och avser att tillgodose merendels lokalt begränsade och ofta tillfälliga trafikbehov.

Av det anförda och departementschefens ovan citerade uttalande torde framgå, att nu ifrågavarande bestämmelser i 1940 års förordning avse att för busslinjetrafikens del åstadkomma en trafikapparat, som, med behörigt beaktande av de trafikekonomiska intressena, i möjligaste mån fyller skäligen anspråk både på ändamålsenlighet och trafikkapacitet. Mot denna bakgrund bör stadgandet i 19 § förordningen ses, och den principiella befogen-

heten att återkalla trafiktillstånd bedömas, som innefattas i paragrafens ordalag »när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer».

Väl kunna i praktiken förhållandena — som fallet mången gång var under busslinjetrafikens tidigare utvecklingsskeden — föranleda att tillstånd till busslinjetrafik lämnas, även om vid tidpunkten för tillståndets beviljande alla förutsättningar för ett ändamålsenligt ordnande av trafiken icke äro för handen. Om och i den mån så sker, innefattar den omständigheten att trafiktillstånd ändock lämnas icke någon eftergift från det allmännas sida vare sig beträffande kravet att tillståndshavaren temporärt skall fylla de begränsade trafikbehov, som trafiktillståndet avser att tillgodose, eller beträffande hans skyldighet att under tillståndstiden tillgodose såväl ett växande trafikbehov som den av trafiken beroende allmänhetens rimliga anspråk på lämpliga turer och passande restider samt skäligen krav på god service i övrigt. Om åter fallet så är, att vid tillståndets meddelande grundad anledning förelåg till antagande, att trafiken skulle komma att väl ombesörjas och trafikbehoven tillfredsställande tillgodoses, kan trafiken det oaktat — sådan tillståndshavaren gestaltar densamma — befinnas icke ändamålsenlig antingen i följd av något hans förhållande eller på grund av förändringar på behovssidan. Blir under tillståndstiden trafikbehovet icke genom tillståndshavarens försorg på avsett sätt tillgodosett eller handhaves trafiken i övrigt så, att den icke fyller rimliga krav i övriga ovan angivna avseenden, får det anses ankomma på den tillståndsbeviljande myndigheten att till prövning upptaga frågan om vidtagande av erforderliga åtgärder för tillgodoseende och tryggnad av trafikanternas berättigade intressen, i vilket sammanhang jämväl en omprövning av det tillståndshavaren meddelade trafiktillståndet självfallet bör äga rum. Giver en på rent sakliga grunder verkställd prövning av ärendet till resultat, att skäligen anspråk på trafikkapacitet och ändamålsenlighet med avseende å trafikens anordnande icke kunna väntas bliva tillgodosedda, med mindre trafiken anpassas till och samordnas med av annan i orten bedriven busslinjetrafik eller med annan trafik av linjekaraktär eller omhändertages av exempelvis ett för ändamålet bildat kommunalt bolag, lärersom regel intet utrymme längre finnas för det tidigare meddelade trafiktillståndet.

Då i en sådan situation fråga uppkommer om tillämpning av 19 § i förordningen, kan till en början konstateras, att de tillståndsbeviljande myndigheterna icke för sina ställningstaganden till förevarande spörsmål kunna i motiven till ifrågavarande stadgande hämta erforderlig ledning för tolkningen av författningstexten.

Före ikraftträdandet av 1940 års förordning gällde, enligt stadgandet i 24 § 5 mom. i motorfordonsförordningen av den 20 juni 1930, att trafiktillstånd kunde återkallas av myndighet, som meddelat tillståndet, när anledning därtill förekom.

1936 års trafikutredning, vars betänkande som tidigare nämnts ligger till grund för 1940 års förordning, erinrade på tal om nyssnämnda stadgande, att detta hade en mycket allmän avfattning samt att det i följd härav vore ägnat att åstadkomma en viss osäkerhet vid tillämpningen. Enligt trafikutredningens mening vore det lämpligt, att i förordningen angäves vissa typfall, då den tillståndsbeviljande myndigheten skulle äga rätt att återkalla tillståndet, såsom exempelvis vid svåra eller upprepade förseelser mot förordningen. I sammanhanget ägnade utredningen uppmärksamhet åt det fall, att tillståndshavare ej hade vagn godkänd för trafiken eller eljest underlåte att begagna tillståndet. I dylika fall talade starka skäl för att tillståndet borde indragas. Tillståndet hade lämnats för att tillgodose ett visst trafikbehov, och bleve icke detta behov tillfredsställt, borde tillståndsmyndigheten taga under övervägande att återkalla tillståndet. Det syntes vara att föredraga att låta dessa spörsmål få sin lösning från fall till fall vid tillämpning av stadgandet om återkallelse av trafiktillstånd än att i författningen tvingande bestämmelser inskrevs, som kunde föranleda resultat, vilka ur social synpunkt vore mindre tillfredsställande. Med hänsyn till de skiftande förhållanden, som kunde motivera en prövning av frågan om återkallelse, syntes det lämpligt att en allmän bestämmelse, att tillståndet skall återkallas, då synnerlig anledning därtill förekommer, medtoges. I enlighet härmed föreslog trafikutredningen en sådan avfattning av nu ifrågavarande stadgande, att trafiktillstånd skulle kunna av den tillståndsgivande myndigheten återkallas eller för viss tid indragas vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i förordningen, vid underlåtenhet att bedriva den tillåtna trafiken ävensom när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekomme.

Föredragande departementschefen gjorde i proposition till gällande förordning icke något uttalande i anslutning till de synpunkter, som trafikutredningen sålunda anlade på återkallelseinstitutet.

Givet är att ett till sin innebörd fakultativt, å skilda slag av yrkesmässig trafik tillämpligt stadgande som det nu ifrågavarande måste bereda de tillståndsbeviljande myndigheterna speciella svårigheter, om och när dess tillämpning ur effektivitets- eller rationaliseringssynpunkt eller eljest för busslinjetrafikens del aktualiseras. Vid sidan av vissa klara och för busslinjetrafikens vidkommande mycket sällan aktuella typfall, då trafiktillstånd enligt stadgandet kan återkallas, inrymmer detta en i motiven varken exemplifierad eller eljest till sin innebörd klargjord befogenhet för de tillståndsbeviljande myndigheterna att återkalla trafiktillstånd »när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer».

Uppfattningen om hur busslinjetrafiken ur synpunkten av dess ändamålsenlighet bör vara anordnad och beskaffad växlar från tid till annan,

likaså anspråken på dess trafikkapacitet. I det enskilda fallet kunna delade meningar i dessa stycken göras gällande och med större eller mindre fog hävdas såväl av den eller de intresseberörda tillståndshavarna, den av trafiken beroende allmänheten och den eller de kommuner, där trafiken bedrives, som av den eller de tillståndsbeviljande myndigheterna. De trafik-ekonomiska intressena kunna under skilda förhållanden med olika styrka betonas och tilläggas större eller mindre betydelse såväl av trafikutövarna i det enskilda fallet som av statsmakterna i större, trafikpolitiska eller samhällsekonomiska sammanhang.

Utredningen anser för sin del tämligen givet, att den befogenhet att återkalla trafiktillstånd, som stadgandet — i dess ovan citerade del — inrymmer, möjliggör för de tillståndsbeviljande myndigheterna att ingripa i syfte att skapa ordning och reda inom den yrkesmässiga biltrafiken. I denna del får befogenheten anses hava kommit till klart uttryck i förarbetena till 1940 års förordning, då nämligen 1936 års trafikutredning i motiven till 29 § om taxa i yrkesmässig trafik på förekommen anledning ansett sig böra erinra om »myndigheternas möjligheter att genom återkallelse av tillstånd avlägsna sådana trafikutövare, vilka bedriva sin rörelse på ett sätt, som står i strid mot det allmännas intresse av ordning och reda inom den yrkesmässiga biltrafiken». Däremot torde icke kunna göras gällande, att befogenheten att återkalla trafiktillstånd tillagts de tillståndsbeviljande myndigheterna i avsikt att möjliggöra omreglering av busslinjetrafik, då så kan befinnas påkallat ur effektivitets- eller rationaliserings-synpunkt. Härför talar redan den omständigheten, att samordnings- och rationaliseringsspörsmålen för denna trafiks vidkommande, då gällande förordning förarbetades och vid tiden för dess tillkomst, ännu icke tilldragit sig på långt när den uppmärksamhet, som senare under 1940-talet blev och numera är fallet. Hade avsikten varit den nyss nämnda, borde självfallet ett så betydelsefullt förhållande hava kommit till något uttryck i författningstexten eller i vart fall i motiven till stadgandet. Den omständigheten att 1936 års trafikutredning fann lämpligt, att i stadgandet infoga »en allmän bestämmelse att tillstånd *skall*¹ återkallas, då synnerlig anledning därtill förekommer», lär icke kunna i sammanhanget åberopas, bl. a. av det skälet, att utredningens intentioner i denna del icke kommit till uttryck i författningstexten.

Ovan har framhållits, att ändamålet med regleringen av den yrkesmässiga trafiken för busslinjetrafikens del är att åstadkomma en trafikapparat, som, med behörigt beaktande av trafikekonomiska intressena, i möjligaste mån fyller skäligen anspråk både på ändamålsenlighet och trafikkapacitet. Då som jämväl redan anförts ändamålsenligheten i detta sammanhang är ett relativt begrepp och trafikbehovet är underkastat växlingar synes, ur

¹ Här kursiverat.

synpunkten av det allmännas ansvar för busslinjetrafikens reglering, återkallelseinstitutet bort erhålla en annan utformning och en något större räckvidd än vad institutet, såvitt utredningen kunnat finna, nu har.

Visserligen uppställer stadgandet, i den del detsamma här är av intresse, enligt ordalagen icke för sin tillämplighet något krav på missförhållande från tillståndshavarens sida och något sådant krav kan, som förarbetena till stadgandet i denna del giva vid handen, ej eller utläsas av dessa. Rent formellt kunna de tillståndsbeviljande myndigheterna vid sådant förhållande synas äga vittgående befogenheter att i trafikreglerande syfte tillämpa återkallelseinstitutet och i samband därmed tillse, att den busslinjetrafik, varom fråga är i det särskilda fallet, omhändertages av det eller de trafikföretag, enskilda eller allmänna, som ur effektivitets- och rationaliseringssynpunkt eller eljest framstå såsom bäst ägnade härtill vid den tidpunkt, då omregleringen genomföres. Stadgandet har emellertid, i allt fall i vad gäller busslinjetrafiken, icke av de tillståndsbeviljande myndigheterna tillämpats för här ifrågavarande ändamål i den utsträckning ordalagen medgiva. Skälen härför torde i allt väsentligt vara givna genom de av utredningen redan anförda omständigheterna. Men även en och måhända närmare till hands liggande förklaring kan härför anföras. En anledning torde vara övriga i författningsrummet upptagna skäl för återkallelse — svåra eller upprepade överträdelse- eller bestämmeelserna i förordningen eller underlåtenhet att begagna tillståndet — en annan den materiella påföljden, förlust av trafikstillståndet utan ersättning för goodwill och utan skyldighet för en eventuell efterträdare att inlösa i rörelsen använda fordon och övrig materiel. Denna enahanda behandling av överträdelse-, underlåtenhets- och ändamålsenlighetsfallen leder onekligen tanken till att städse något missförhållande måste kunna läggas tillståndshavaren till last, för att ett ingripande från den tillståndsbeviljande myndighetens sida med stöd av stadgandet skall kunna ske. Även om stöd för en sådan uppfattning icke kan hämtas i förarbetena till förordningen, så hava de tillståndsbeviljande myndigheterna dock, synbarligen med hänsyn till de ekonomiska konsekvenserna för tillståndshavaren, ansett sig varken böra eller kunna i trafikreglerande syfte tillgripa återkallelseinstitutet, med mindre försummelse eller missförhållande kunnat läggas tillståndshavaren till last. På grund av denna av billighetsskäl dikterade tillämpning av stadgandet, har bruk regelmässigt icke gjorts av befogenheten att återkalla trafikstillstånd, »när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer», med mindre tillståndshavaren i något såvitt angår trafikens handhavande väsentligt avseende åsidosatt sina skyldigheter. Med den innebörd de tillståndsbeviljande myndigheterna tolkningsvägen givit stadgandet i ovan citerad del får sålunda tillståndshavarens handhavande av trafiken anses vara en, om icke helt avgörande, så dock mycket väsentlig faktor vid bedömandet av

förutsättningarna för återkallelse av tillstånd till busslinjetrafik. Avgörande för gränsdragningen i praxis mellan fall, i vilka återkallelse av trafikstillstånd i trafikreglerande syfte kan äga rum, och fall, i vilka sådant ingripande icke bör äga rum, är sålunda: svaret på frågan, huruvida den eller de omständigheter, som påkalla den tillståndsbeviljande myndighetens ingripande, kunna läggas tillståndshavaren till last eller icke.

I praxis torde för tillämpning av återkallelseinstitutet allmänt krävas, att tillståndshavaren, som ovan framhållits, i något såvitt angår trafikens handhavande väsentligt avseende åsidosatt sina skyldigheter. De fall, då vid ett objektivt bedömande av alla relevanta faktorer ifråga om skötseln av ett bussföretag och trafikens handhavande verklig misskötsel eller svår försummelse från tillståndshavarens sida kan av den tillståndsbeviljande myndigheten konstateras, lärer beträffande våra dagars busslinjetrafik vara lätt räknade. Anmärkas bör emellertid i detta sammanhang, att då gällande förordning icke lämnar de tillståndsbeviljande myndigheterna tillfälle till insyn i bussföretagens ekonomi, myndigheterna svårigen kunna bilda sig en säker uppfattning om en tillståndshavares ekonomiska förutsättningar att förbättra sin trafik så, att den fyller skäligen anspråk på ändamålsenlighet i olika avseenden. Därest, som utredningen föreslår, insyn medgives, skulle de tillståndsbeviljande myndigheterna kunna grunda sina ställningstaganden till frågor, som angå trafikbehovens täckande och trafikens ändamålsenliga ordnande, på väsentligt säkrare bedömningsmaterial än vad nu är fallet.

Vad slutligen angår det inledningsvis berörda stadgandet i 12 § andra stycket tredje punkten förordningen har ej heller detta stadgande hitintills i praxis pläгат tagas i bruk för syften, varom här är fråga, synbarligen av det skälet, att stadgandet mera sällan torde möjliggöra en på en gång effektiv, rationell och ekonomisk lösning av de problem, som sammanhånga med behovet av ett ändamålsenligt ordnande av busslinjetrafiken. Stadgandet kan emellertid formellt anses tillämpligt, då den tillståndsbeviljande myndigheten icke kan åvägabringa en inom ramen för den aktuella busslinjetrafikens lönsamhet möjlig samtrafik med annat eller andra trafikföretag eller ett sådant utnyttjande av det meddelade trafikstillståndet, att den av trafiken beroende allmänheten får sina legitima intressen beträffande trafikens anordnande, exempelvis i anseende till antal turer och beskaffenheten av i rörelsen använda fordon, i skälig utsträckning tillgodosedda. För sådana fall, då jämväl fråga om återkallelse av vederbörandes trafikstillstånd kan komma under prövning, torde stundom utrymme för en konkurrerande trafik kunna finnas och då särskilt för det fall att tillståndshavaren, trots erbjudande att på skäliga villkor överlåta sitt trafikstillstånd, icke är villig därtill. Under samma förutsättning torde det fallet böra på enahanda sätt bedömas, då staten, en kommun eller ett

större enskilt busslinjeföretag har hand om huvuddelen av busslinjetrafiken i en ort eller i en bygd och vid sidan av endera av dessa trafikutövare jämväl ett enskilt mindre företag där bedriver enahanda trafik. Om behöfelig samtrafik ej kan åstadkommas genom övergångsbiljetter, gemensamma hållplatser och turernas förläggning till underlättande av övergångstrafik och ett rationellt bedrivande av trafiken ur trafikanternas synpunkt sett måste åvägabringas, synes den sistnämnde tillståndshavaren böra få finna sig i att tillståndsmyndigheten tillåter konkurrenstrafik på hans linjesträcka. Om därvid nytt trafiktillstånd lämnas, utan att samtidigt återkallelse av det tidigare lämnade tillståndet sker, synes nämligen de i 12 § första stycket förordningen uppställda kraven på behov och lämplighet vara uppfyllda.

Av det anförda torde framgå, att jämväl ifrågavarande stadgandes tillämplighet för syften, varom i detta kapitel är fråga, är snävt begränsat.

En tillståndsgivning enbart i ändamål att möjliggöra en konkurrerande, mer eller mindre parallellbetonad trafik torde i allmänhet för en ny tillståndshavare innebära sådana nackdelar av ekonomisk art, att denna utväg i praktiken får anses mindre ändamålsenlig. Om behov av viss busslinjetrafiks omhändertagande av annan utövare — därvid såväl staten, en kommun som enskild busstrafikutövare eller ett för ändamålet nybildat bolag kan i det särskilda fallet komma i fråga — lär tillämpningen av 12 § förordningen sällan erbjuda en lämplig lösning. Så kan däremot fallet förutsättas bliva, därest återkallelseinstitutet anpassas till de på busslinjetrafikens område föreliggande behoven av samordning och rationalisering, och institutet göres tillämpligt, då hänsyn till busslinjetrafikens ändamålsenliga ordnande så kräver. Denna fråga behandlas i följande avsnitt av detta kapitel.

Angående förfogande över tillstånd till busslinjetrafik i trafikreglerande syfte eller eljest i det allmännas intresse

I föregående avsnitt har utredningen ansett sig kunna konstatera att stadgandet i 19 § och bestämmelserna i 12 § andra stycket tredje punkten 1940 års förordning för busstrafikens del endast i mycket begränsad omfattning möjliggöra ingripande från de tillståndsbeviljande myndigheternas sida i syfte att åvägabringa omreglering av busslinjetrafiken, då så ur effektivitets- eller rationaliseringssynpunkt eller eljest kan vara av allmänt behov påkallat. Samtidigt har utredningen erinrat om att återkallelseinstitutet icke inrymmer någon möjlighet för de tillståndsbeviljande myndigheterna att bereda en trafikutövare, vars trafiktillstånd återkallas, vare sig ersättning för goodwill, i fall då sådan skäligen bör utgå, eller förmånen av att hans i trafikrörelsen använda fordon och övrig materiel inlösas av den, som i trafikutövarens ställe tillägges trafiktillståndet. Bort-

sett från de fall, då misskötsel av trafikföretaget eller svårartade försummelser med avseende å tillståndshavarens allmänna skyldigheter att fullgöra sina förpliktelser såsom tillståndshavare föreligga, synes det obilligt, att en tillståndshavare tvingas avstå från trafiktillståndet utan att erhålla någon ersättning för sitt å rörelsen nedlagda arbete eller att skyldighet stipuleras för hans efterträdare att efter föregången värdering inlösa den i rörelsen använda materielen. Därest de tillståndsbeviljande myndigheterna vore befogade att i samband med återkallelse av trafiktillstånd i och för omreglering av trafiken föreskriva skyldighet för den nye tillståndshavaren att inlösa den förres fordon och övrig materiel ävensom att utgiva ersättning för den goodwill, som må vara förenad med rörelsen, skulle återkallelseinstitutet, ur synpunkten av att skäliga anspråk på rättvisa och billighet vid dess tillämpning böra beaktas, kunna erhålla en annan och vidgad användning.

Understundom har en, även ur allmän synpunkt påkallad omreglering av trafiken i en ort skett på så sätt, att ett företag inköpt ett annat på villkor, varom kontrahenterna kunnat träffa överenskommelse. De rationaliseringsvinster i trafikregleringshänseende, som därigenom kunnat vinnas, hava emellertid ofta fått betalas med ett alltför högt pris. Något överpris skulle dock vid en frivillig överlåtelse icke behövt erläggas, därest kontrahenterna haft klart för sig, att vederbörande tillståndsmyndighet ändock skulle kunnat genomföra omregleringen och därvid återkalla tidigare meddelat trafiktillstånd. Om 1940 års förordning så ändras, att myndigheterna kunna begagna återkallelseinstitutet för omreglering av trafik, får det antagas, att en sådan reglering oftast skall kunna åstadkommas genom överenskommelse mellan berörda parter på godtagbara villkor. I åtskilliga fall har en behövlig omreglering av trafiken i en ort eller i en bygd emellertid fått ställas på framtiden, enär en överenskommelse på skäliga villkor om överlåtelse av ett eller flera trafiktillstånd ej kunnat träffas. Än vidare har genom överlåtelse av andelar i busslinjeföretag ett faktiskt förfogande utan tillståndsbeviljande myndighets medgivande över gällande trafiktillstånd stundom ägt rum i strid mot det allmännas intresse av att i och för omreglering av bl. a. den med tillståndet avsedda trafiken förfoga över tillståndet. För sådana fall, oavsett huruvida busslinjetrafiken bedrivs av fysisk eller juridisk person, synes enligt grunderna för regleringen av den yrkesmässiga biltrafiken en klar befogenhet att återkalla tillstånd till linjetrafik böra tilläggas de tillståndsbeviljande myndigheterna, oavsett huruvida tillståndshavaren i något beträffande trafikens handhavande väsentligt avseende åsidosatt sina skyldigheter eller icke.

De regler för samspelet mellan enskilda och allmänna intressen, som enligt sedan länge vedertagen uppfattning normerar näringsutövning av det slag, varom här är fråga, giva ovedersägligen lagstiftaren möjlighet att omreglera förutsättningarna och villkoren för busslinjetrafikens framtida

bedrivande. De nu gällande trafiktillstånden ha jämväl konstruerats i överensstämmelse härmed. Ordnandet av busslinjetrafiken utgör — vid sidan av regleringen av transportförmedlingsverksamheten och linjetrafiken för godsbefordran — numera, sedan järnvägsbyggandet i vårt land med något eller några betydelsefulla undantag för Norrlands vidkommande är ett i stort sett avslutat kapitel i vår kommunikationshistoria, ett av de mest betydelsefulla allmänna intressen, som äro förbundna med samfärdseln inom landet. Av samma skäl, som det allmänna genom den yrkesmässiga motorfordonstrafikens reglering i tidigare och nu bestående former betagit en var medborgare rätten att fritt bedriva sådan trafik till förmån för vissa fysiska eller juridiska personer, vilka på särskilda villkor fått sig rätten att bedriva sådan trafik tillagd, så måste också en sådan person finna sig i att hans rätt begränsas eller mot vederlag, därest sak- och billighetsskäl tala för utgivande av sådant, överflyttas på annan, när hänsynen till samhällets intresse det kräver. I såväl det ena som det andra fallet är grunden till det allmännas befogenheter härutinnan en och densamma, nämligen samfärdselintressets karaktär av allmänt intresse. I det moderna samhället är det ingalunda något i sig främmande att enskild företagsamhet, då den tillika uppbär viktiga samhällsintressen, underkastas inskränkningar till förmån för andra intressen, omformas eller överflyttas på andra företagsformer. Så har, för att taga ett exempel från ett här närliggande område, förhållandet varit i fråga om enhetliggörandet av vårt lands järnvägstrafik.

Enligt 12 § i förordningen må trafiktillstånd meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behöfelig samt i övrigt lämplig. Myndigheten kan m. a. o. vid meddelandet av tillståndet tillse att trafiken så anordnas, att den väl täcker det då föreliggande behovet. Enligt samma paragraf kan föreskrift meddelas om skyldighet för linjetrafikutöware att driva den samtrafik med andra trafikföretag, som kan befinnas erforderlig. Förhållanden, som inträffa efter tillståndets meddelande, kunna emellertid helt förändra såväl det ursprungliga behovet som den omfattning, i vilken samtrafik är erforderlig. Det kan även visa sig att de antagna förutsättningarna för trafiken i realiteten icke förelegat. Slutligen kan, främst från det allmännas sida, framkomma önskemål om trafikens anordnande på annat sätt och under andra villkor än som ursprungligen avsetts eller föreskrivits.

1. I de fall, då tillståndshavaren i något beträffande trafikens anordnande eller handhavande väsentligt avseende åsidosätter sina skyldigheter och rättelse ej kan väntas ske eller åvägabringas, tillämpa de tillståndsbeviljande myndigheterna redan nu stadgandet i 19 §. Härutinnan ifrågasätter utredningen icke någon ändring av den praxis, som sålunda utbildats. Till frågan om ersättning till tillståndshavare, vars tillstånd indrages, återkommer utredningen nedan i detta kapitel.

2. Vidkommande de fall, då någon underlåtenhet eller försummelse icke kan läggas tillståndshavaren till last, böra de tillståndsbeviljande myndigheterna, enligt vad utredningen redan framhållit, tilläggas befogenhet att ingripa i och för omreglering av linjetrafik, helt eller delvis, som vid ett objektivet bedömande framstår som icke ändamålsenlig. I sak innebär detta, att då behovet och lämpligheten av linjetrafik, vartill tillstånd tidigare meddelats, befinnes böra omprövas, enahanda synpunkter böra anläggas, som om ärendet gällde en ansökan om nytt trafikstillstånd. Därest vid en sådan omprövning trafikstillstånd befinnes böra antingen vägras eller meddelas annan eller inskränkas att avse viss tid eller eljest förbindas med särskilda villkor, bör tillståndsmyndigheten vara befogad att icke blott ändra tidigare meddelat trafikstillstånd utan även återkalla trafikstillståndet om så för trafikens ändamålsenliga ordnande befinnes vara av angeläget behov påkallat. Givet är, med hänsyn till åtgärdens konsekvenser för tillståndshavaren, att till denna principiella ståndpunkt den modifikationen bör knytas, att åtgärden rent objektivet måste framstå som ur allmän synpunkt synnerligen angelägen. En gradering får härvidlag göras med hänsyn till ingreppets art så, att skälen för vidtagandet av åtgärden måste vara starkare vid återkallelse än vid ändring av villkoren för trafikens bedrivande. Därest erforderlig omreglering av trafiken kan åstadkommas genom ändring av gällande trafikstillstånd, bör sådan åtgärd i första hand ifrågakomma, innan utvägen att återkalla trafikstillstånd tillgripes. Innan utredningen från dessa utgångspunkter redovisar sina synpunkter på frågan, hur återkallelseinstitutet lämpligen bör utformas, anser sig utredningen böra giva exempel på fall, då fråga om återkallelse av trafikstillstånd kan uppkomma, ehuru någon underlåtenhet eller försummelse icke kan läggas tillståndshavaren till last.

a) Då en tillståndshavare icke anpassar trafiken efter de ökade krav, som utvecklingen inom exempelvis skolväsende, handel och näringsliv för hans vidkommande ställer på den av honom bedrivna busslinjetrafiken inom det område, där med hänsyn till omfattningen av hans trafikstillstånd skyldighet för honom föreligger att ombesörja trafiken, kan, om hans försummelse härutinnan innefattar ett klart åsidosättande av hans förpliktelser som tillståndshavare, återkallelse av tillståndet ske redan på den grund, att den bristande anpassningen kan läggas honom till last. Om emellertid den bristande anpassningen icke enbart kan läggas tillståndshavaren till last utan huvudsakligen bör tillskrivas omständigheter, över vilka denne icke kunnat eller kan råda, bör återkallelse av trafikstillståndet ändå kunna ske, därest annat trafikföretag, som redan bedriver linjetrafik i orten, kan på ett för trafikanterna mera tillfredsställande sätt fylla det befintliga trafikbehovet och tillståndshavaren vägrar att på skäliga villkor överlåta sitt trafikstillstånd till detta företag.

b) Även om två eller flera tillståndshavare inom ett trafikområde ge-

mensamt vidtagit åtgärder för effektivisering och rationalisering av busslinjetrafiken inom området, kan likväl så vara, att dessa åtgärder icke äro tillfyllest för åstadkommande av en ändamålsenlig trafikapparat. Så kan främst vara fallet i städer, där den lokala busslinjetrafiken ombesörjes av två eller flera företag, men förhållandena kunna vara enahanda även såvitt angår förorts- eller landsbygdstrafiken. Inom ett större busslinjeföretags trafikområde eller mellan två större företags trafikområden kan sålunda ett mindre busslinjeföretag bedriva en trafik, som huvudsakligen utgör en till- och frångörsestrafik i förhållande till det eller de omgivande större företagen. Ävenledes kunna olika i en bygd verksamma busslinjeföretag under årens lopp hava fått sina linjer så inflätade i varandra, att en för trafikanterna mindre rationell och ur trafikekonomisk synpunkt ogynnsam trafikapparat uppstått. I sådana fall kan trafikbehoven i orten eller i bygden till följd av utvecklingen behöva tillgodoses på annat sätt. I syfte att åvägabringa en trafikapparat, som bättre tillgodoser trafikanternas intressen, bör den tillståndsbeviljande myndigheten då vara befogad att — om en ändring på frivillighetens väg ej kan på skäligen villkor åstadkommas — återkalla ett eller flera tillstånd och omreglera linjetrafiken i den ort eller i den bygd, varom fråga är. Då den tillståndsbeviljande myndigheten här ställes inför uppgiften att göra bruk av sin befogenhet att återkalla trafiktillstånd, kunna omständigheterna föranleda ett olika bedömande i å ena sidan tätorts- och förortsfallet och å andra sidan landsbygdssfallet.

I förstnämnda fall bör, därest den lokala busslinjetrafiken ombesörjes av två eller flera företag och dessa inbördes äro obenägna att till gagn för allmänheten antingen ordna trafiken i ett enhetligt system, innebärande att företagen gentemot trafikanterna drivas som ett företag, eller överenskomma om sådan ombildning (genom fusion eller överlåtelse) att blott ett av företagen kvarstår såsom trafikutövar i orten, den tillståndsbeviljande myndigheten kunna återkalla ett eller flera eller alla trafiktillstånden och i stället antingen meddela ett av de förutvarande eller ett nybildat företag tillstånd att bedriva den i orten behövligen busslinjetrafiken eller bereda kommunen tillfälle att själv eller genom annan ordna trafiken på ändamålsenligt sätt. Däremot måste utredningen såsom sakligt ogrundad avvisa den tanken, att en kommun i andra fall än då ett ändamålsenligt ordnande av busslinjetrafiken inom kommunen kräver att trafiken rationaliseras eller effektiviseras, skall vara befogad att framställa anspråk på att få övertaga busslinjetrafik, som skötes på ett i förhållande till trafikunderlaget och rörelsens därav betingade ekonomiska villkor tillfredsställande sätt. Om trafikrörelsen sålunda över huvud taget icke kan bära den ändring eller utbyggnad med avseende å utsträckning, turtäthet eller bekvämlighet, som befinnes önskvärd, eller tillståndshavaren m. a. o. för sin del av ekonomiska skäl icke kan samordna busslinje-

trafiken med bebyggelseutvecklingen, bör kommunen sålunda icke som skäl för ett sitt anspråk på att få övertaga trafiken kunna åberopa rent kommunala intressen utan torde fallet vara så att bedöma, att kommunen får vara hänvisad till att överenskomma med tillståndshavaren om övertagande av hans trafiktillstånd, därvid villkoren för överlåtelsen böra prövas enligt de grunder som vid tiden för överlåtelsen kunna vara att tillämpa å överlåtelser av bussföretag.

Om i landsbygdsfallet busslinjetrafiken i en bygd ombesörjes av två eller flera företag och en samordning av deras linjetrafik eller eljest en rationalisering och effektivisering av busslinjetrafiken måste ske för tillgodoseende av bygdens behov av ändamålsenliga kommunikationer, kan fråga uppkomma att sammanslå skilda företag, att ett företag, helt eller delvis, övertager annat företags trafik, att företagens trafikområden omregleras eller att dessa åtgärder kombineras. Särskilt ur rationaliserings-synpunkt kan det ofta vara av vitalt intresse för ett företag att sättas i tillfälle övertaga ett eller flera tillstånd till busslinjetrafik. Särskilt framträdande torde detta intresse vara för ett trafikföretag — buss-, järnvägs- eller sjötransportföretag — som för till- och fränförseltrafik landsvägsledes är beroende av ett annat linjeföretags trafik, då ett sådant företags transportuppgifter med hänsyn till berättigade krav, som trafikanterna kunna ställa på trafikens anordnande, icke kunna tillfredsställande lösas, med mindre ett företag omhänderhar hela trafiken. Så kan vara fallet exempelvis om ett järnvägsföretag i rationaliseringssyfte helt eller delvis om-lägger trafiken på en sträcka från spår till landsväg och järnvägen för att kunna fullgöra sin transportuppgift måste omhänderhava jämväl det vägbundna trafikmedlet eller, för att taga ett annat exempel, om en utövare av busslinjetrafik i en bygd genom att i sitt linjesystem infoga en av annan i bygden bedriven linjetrafik kan till trafikanternas fromma ernå en väsentlig förbättring av busskommunikationerna i bygden. Anledning saknas att för dessa och liknande fall göra någon principiell åtskillnad mellan statsägda och icke-statsägda kommunikationsmedel eller mellan kommunikationsmedel av olika natur.

c) Slutligen skall behandlas frågan om förfogande över trafiktillstånd i fall, då trafiken av trafikpolitiska och transportekonomiska skäl anses böra bedrivas på väsentligen andra villkor, än de som ursprungligen uppställt. Det är i dessa fall icke fråga om samordningsåtgärder av den ofta relativt begränsade omfattning, varom ovan varit tal, utan om åtgärder, avsedda att komma en hel landsända till godo. Denna frågeställning har för utredningens del aktualiserats närmast med föranledande av det förslag om inrättande av s. k. stambillinjer i vissa delar av Norrland, som på sin tid framlades av norrlandskommittén.

Norrlandskommittén anförde,¹ i vad rör persontrafiken, härom i huvud-

¹ SOU 1946:84 sid. 152—153, 166—168 och 194.

sak följande: Kommittén ansåge en förbättring av de norrländska trafikförbindelserna vara en trängande angelägenhet. Ur allmänt ekonomiska, sociala och kulturella synpunkter syntes det uppenbart, att Norrland vore i behov av förbättringar i sina nuvarande kommunikationsmöjligheter. Målet borde därvid vara att minska de olikheter i kommunikationshänseende som föreläge mellan Norrland och övriga landet, samt på så sätt åstadkomma, att betingelserna i nämnda hänseende åtminstone i de tätare bebyggda områdena av Norrland för industriens lokalisering och befolkningens trivsel ej alltför mycket avvike från dem, som kunde erbjudas i södra och mellersta Sverige. Därvid ansåge sig kommittén kunna förbigå beställningstrafiken och sålunda inskränka sig till att behandla den reguljära linjetrafiken. När fråga vore om utbyggnad av trafikförbindelserna för ett område, gjorde sig i allmänhet den uppfattningen gällande, att föreliggande kommunikationsbehov borde tillgodoses genom järnväg. I många fall förhölle det sig även så, att järnvägstransport utgjorde den enda tänkbara lösningen av en trafikfråga. I andra fall åter kunde möjlighet finnas att välja mellan järnväg och motortrafik. Mångenstädes ifrågakomme emellertid endast sistnämnda alternativ. Sålunda saknades inom många norrländska trafikområden ekonomiska betingelser för anläggande av järnväg. Norrlandskommittén hade övervägt, om icke någon möjlighet funnes att i dylika fall ordna en kommunikationsförbindelse på sådant sätt att den, samtidigt som den eventuella förlusten å rörelsen bleve mindre för det allmänna, likväl i stort sett kunde tillgodose samma behov som en järnväg. Med denna utgångspunkt hade norrlandskommittén kommit till den uppfattningen, att s. k. *stambillinjer* borde anordnas på vissa sträckor i Norrland. Avsikten härmed vore att tillgodose områden, där på grund av näringsförhållandena eller eljest direkt anknytning till järnvägsnätet vore motiverad men där en järnväg likväl icke för närvarande kunde antagas komma till stånd med hänsyn till trafikunderlagets relativa litenhet och de driftsförluster, som sannolikt skulle uppkomma på järnvägsrörelsen. Trafiken på ifrågavarande stambillinjer, som kunde sägas utgöra substitut för järnvägar och borde betraktas som sådana vid regleringen av den yrkesmässiga trafiken, borde bedrivas i statens järnvägars egen regi eller av dessa överlätas på entreprenör. Statens järnvägar borde emellertid i sin egenskap av järnvägsinnehavare under alla förhållanden bära ansvaret för trafiken i fråga. Liksom nu vore fallet med billinjen mellan Övertorneå och Pajala, borde i stort sett samma bestämmelser gälla för billinjerna som för järnvägstrafiken. Även i taxehänseende skulle stambillinjerna erbjuda trafikanterna betydande förmåner. Vid personbefordran å stambillinje borde tillämpas genomgående zontariffberäkning på grundval av statens järnvägars zontariff för personbefordran. Detta borde ske vid såväl lokal trafik som vid samtrafik med järnväg, i vilket sistnämnda fall hela färdsträckan borde läggas till grund vid fastställandet av färdavgiften. Vidare borde tur-

och returbiljett kunna lösas för dylik kombinerad färd på enahanda villkor som vid resa å järnväg. Anordnandet av stambillinje torde — liksom då det gäller anläggande av järnväg — för varje särskilt fall böra underställas Kungl. Majt:s och riksdagens prövning. Någon tillståndsprövning hos länsstyrelsen ifrågakomme sålunda icke i nu avsedda fall. Såsom framginge av det anförda borde trafiken på stambillinje icke nödvändigtvis behöva drivas i statens järnvägars egen regi utan borde det stå dessa fritt att genom avtal överlåta trafiken på entreprenörer. Likaså borde det ifrågakomma, att postverket — som uppehölle diligenstrafik på vissa av de sträckor, vilka framdeles borde tillgodoses med stambillinjer — även i fortsättningen ombesörjde trafiken på dessa efter överenskommelse med statens järnvägar. Om trafiken på stambillinjerna förenades med sådana förmåner, som förordades av kommittén, komme därmed att erbjudas en möjlighet att på sträckor, där anläggande av järnväg icke ansåges kunna ifrågakomma, likväl på ett effektivt sätt tillmötesgå önskemål om förbättrade kommunikationsförhållanden. Kommittén uttalade sig för att dylika stambillinjer inrättades på tolv angivna sträckor.

Av vad norrlandskommittén sålunda anförde framgår, att inrättandet av stambillinjer ifrågasatts i fall, då det ur allmänt ekonomiska, sociala och kulturella synpunkter synes uppenbart, att behov av förbättrade kommunikationer föreligger och att behovet icke lämpligen bör täckas genom inrättande av järnvägsförbindelse. De förmåner för trafikanterna, som stambillinjerna komma att bjuda i fråga om taxor, expeditionella förhållanden och samtrafik med andra trafikföretag, skilja stambillinjerna väsentligen från billinjer av gängse typ. Det torde ej heller vara möjligt för ett enskilt bussföretag att tillhandahålla sina trafikanter sådana förmåner. Busslinjeutredningen finner det därför tämligen givet, att, därest statsmakterna besluta om inrättande på sätt och i den omfattning norrlandskommittén föreslagit av stambillinjer, de enskilda intressen, som äro representerade i form av redan utmed sträckningen för stambillinje bedriven busslinjetrafik, måste i det allmännas intresse vika under behörigt beaktande av att bärarna av de nyssnämnda enskilda intressena i skälig omfattning gottgöras.

De ökade befogenheter för myndigheterna att i effektivitets- och rationaliseringssyfte ingripa, som busslinjeutredningen föreslagit, synas — i förning med insyn från det allmännas sida i busstrafikföretagens ekonomi och prövning av överlåtelser av trafiktillstånd respektive av andelar i busstrafikföretag — lämna det allmänna sådana möjligheter att tillgodose berättigade krav på trafikens ändamålsenliga anordnande, att någon särskällning därutöver för det allmänna, representerat av stat eller kommun, icke torde vara erforderlig. Dock lär staten kunna i ett fall göra anspråk på att erhålla en ställning, som icke kommer enskild till del, nämligen i fråga om inrättande i överensstämmelse med norrlandskommitténs förslag

av stambillinjer, i vilket fall ju staten i ett vidare samhällsintresse ombesörjer vidtagandet av en avgörande förbättring av kommunikationerna i en hel landsända.

Vad slutligen angår frågan om beredande av gottgörelse i fall, då trafik-tillstånd återkallas, anser utredningen att följande synpunkter på detta spörsmål böra anläggas.

Såsom av den förut lämnade redogörelsen framgår stadgar 19 § i förordningen icke någon skyldighet för den tillståndsbeviljande myndigheten att vid återkallelse av trafikstillstånd, i de fall sak- och billighetsskäl tala därför, föreskriva att ersättning skall beredas den, över vars tillstånd myndigheten förfogar. Detta spörsmål föreligger icke i de återkallelsefall, som bero av överträdelse av bestämmelserna i förordningen eller av underlåtenhet att begagna ett meddelat tillstånd. Däremot föreligger spörsmålet i det återstående fallet, när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning till återkallelse förekommer.

De fall, som avses under 1. ovan, utmärkas därav, att de brister med avseende å trafikens ändamålsenliga anordnande, som kunna föranleda återkallelse av trafikstillståndet, äro att hänföra till tillståndshavarens bristande vilja eller intresse att anpassa trafiken efter föreliggande behov. Detta fall måste sägas ligga överträdelse- och underlåtenhetsfallen nära. Det är i samtliga fall fråga om åtgärder, som hänföra sig till tillståndshavaren personligen. Har denne uppenbarligen visat sig sakna personliga kvalifikationer för trafikens bedrivande och måste trafiken till följd därav omregleras för att bli ändamålsenlig, synes det icke obilligt, att han får nedlägga sin trafik utan att ersättning beredes honom.

Annorlunda är läget i den under 2. redovisade gruppen av fall. De förhållanden, under vilka återkallelse av trafikstillstånd där kan bli aktuell, äro genomgående sådana, över vilka trafikutövaren icke kunnat eller kan råda, i vart fall icke utan uppoffringar utöver ramen för det skäliga. Det honom meddelade tillståndet befinnes böra vika för intressen av högre värde. Sak- och billighetsskäl synas då kräva, att den som för avstå sitt trafikstillstånd utan att vid omregleringen av trafiken erhålla nytt likvärdigt trafikstillstånd, icke skall skiljas från tillståndet, med mindre skälig ersättning beredes honom av den, som tillträder trafiken. Det torde för fall inom denna grupp böra föreskrivas befogenhet för den tillståndsbeviljande myndigheten, då återkallelse och överförande av tillstånd på annan äger rum, att ålägga denne att övertaga reallgångarna i rörelsen till pris, som, därest överenskommelse ej kan träffas, bestämmas av myndigheten, samt att utgiva ersättning för goodwill enligt de grunder, som vid tiden för återkallelsen kunna vara att tillämpa å överlåtelsen av bussföretag.

Utredningen har, såsom av det föregående framgår, uppdelat de i och för ändamålsenligt ordnande av linjetrafik förekommande återkallelsefallen

i två grupper, den ena avseende fall, i vilka anledningen till åtgärden kan läggas trafikutövaren till last, och den andra avseende fall, i vilka anledningen är någon yttre omständighet. I förra fallet föreligger ej rätt till ersättning men väl däremot i princip i det senare.

Det synes utredningen angeläget, att skillnaden dessa två grupper av återkallelsefall emellan tydligt framhäves. Utredningen föreslår därför, att en uppdelning av 19 § i olika moment sker, det ena behandlande de fall, som enligt praxis nu inrymmas under paragrafen, och det andra upptagande övriga fall. En författningsändring torde emellertid icke böra avse blott busslinjetrafiken; jämväl för godslinjetrafikens vidkommande har förevarande spörsmål aktualitet. Denna fråga torde falla inom ramen för 1953 års trafikutrednings arbete. Busslinjeutredningen framlägger därför icke förslag till ändring av författningstexten i förevarande del utan inskränker sig till att sammanfattningsvis angiva den av utredningen föreslagna uppbyggnaden av återkallelseinstitutet, i vad gäller tillstånd till såväl linjetrafik som beställningstrafik för personbefordran med buss.

Sådant tillstånd bör enligt utredningens uppfattning kunna av tillståndsbeviljande myndighet återkallas vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i förordningen, vid underlåtenhet att begagna tillståndet ävensom när tillståndshavaren i något såvitt angår trafikens anordnande eller handhavande väsentligt avseende åsidosatt sina skyldigheter.

Härutöver bör myndigheten kunna återkalla tillstånd till busslinjetrafik, när så befinnes påkallat för vinnande av rationalisering och effektivisering av linjetrafiken i en ort eller i en bygd eller då eljest med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande synnerlig anledning därtill förekommer. Hit kan synbarligen jämväl det fall hänföras, då en s. k. stambillinje i huvudsaklig överensstämmelse med norrlandskommitténs förslag inrättas. Av samma skäl, som utredningen tidigare åberopat till stöd för sin uppfattning att den av utredningen föreslagna lagen angående företag, som driva yrkesmässig trafik med omnibus, bör äga tillämpning jämväl å beställningstrafik med buss, anser utredningen, att ett stadgande av denna art bör innefatta befogenhet att återkalla jämväl det tillstånd, som kan hava lämnats tillståndshavaren att bedriva beställningstrafik för personbefordran med buss. Anledningen till att så sker torde städse kunna bedömas såsom synnerlig, jämväl av det skälet, att beställningstrafiken regelmässigt är ett nödvändigt ekonomiskt komplement till linjetrafiken.

Har trafiktillstånd återkallats i fall, som i nästföregående stycke avses, skall den tillståndsbeviljande myndigheten äga befogenhet att såsom villkor för tillstånd, som i stället beviljas annan, föreskriva skyldighet för den nye tillståndshavaren att inlösa de fordon och andra saktillgångar, som i trafikrörelsen använts, samt att i förekommande fall utgiva vederlag för rörelsens värde. I samband med sådan föreskrift skall myndigheten jämväl äga meddela erforderliga bestämmelser om reglering av inlösningsplikten.

SJÄTTE KAPITLET

Speciell motivering

I fjärde kapitlet har busslinjeutredningen redovisat de skäl, som enligt utredningens uppfattning motivera ett prövningsförfarande beträffande förvärv av andelsrätter i sådana enskilda juridiska personer, som driva yrkesmässig trafik med buss. Då denna prövning förutsätter, att trafik-tillståndet innehaves av en associationsform, där rätten att innehava andelar är underkastad viss begränsning, synes som av utredningens allmänna motivering framgår endast aktiebolaget i princip böra tillåtas för enskilda sammanslutningar, som driva yrkesmässig busstrafik. Erforderliga regler i ämnet torde därför böra anknyta till lagstiftningen om aktiebolag. I överensstämmelse härmed har förestående förslag till lag angående företag, som driva yrkesmässig trafik med omnibus, utarbetats. Vidare hava i förestående förslag till ändring i 1940 års förordning upptagits bestämmelser, som hänvisa till eller komplettera föreskrifterna i lagförslaget.

Den av utredningen föreslagna lagstiftningen avses skola tillgodose två ändamål, nämligen

dels att skapa garanti för att den eller de personer, som äga eller förvärva aktierna eller i vart fall aktiemajoriteten i ett busstrafikföretag, äro — med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan om vederbörandes lämplighet såsom ägare av företaget inverkan omständigheter — fullt lämpade att utöva trafiken och sköta företaget på ett ur det allmännas synpunkt tillfredsställande sätt,

dels ock att, genom en i samband med förvärv av aktier i sådant företag insatt prövning, för det allmänna möjliggöra en, för närvarande icke utförbar ensartad prövning av de med aktieförvärvet förenade ekonomiska villkoren som den, vilken enligt 1940 års förordning skall verkställas, då fråga är om överlåtelse av tillstånd till yrkesmässig trafik.

Av det anförda följer, att, då busstrafikaktiebolag ansöker om trafik-tillstånd och bolaget bildats utan att delägarna ingå i bolaget med realkapital i någon form eller med några immateriella värden, för tillståndsmyndigheten endast aktualiseras lagens tillämpning i vad avser dess ovan angivna första ändamål, medan om så är, att en eller flera av delägarna i bolaget ingå i detta med realkapital och/eller immateriella värden, fråga för myndigheten uppkommer om lagens tillämpning i anseende till dess båda ändamål. Sedan bolaget väl erhållit trafik-tillstånd, är det självfallet att pröv-

ningen av överlåtelse av andelar i bolaget alltid skall ske med aktgivande å lagens dubbla ändamål.

Förslaget till lag angående företag, som driva yrkesmässig trafik med omnibus.¹

Förslaget till lag angående företag, som driva yrkesmässig trafik med omnibus, innebär till en början den inskränkningen i det i 12 § i 1940 års förordning givna stadgandet om meddelande av trafiktillstånd att, såvitt angår andra än fysiska personer, i princip endast aktiebolag skola kunna meddelas tillstånd till busstrafik. I förslaget 1 § *första stycket* föreskrives sålunda, att tillstånd till busstrafik må meddelas, förutom åt fysiska personer, allenast åt aktiebolag, som hava till huvudsakligt ändamål att bedriva sådan trafik. Dessa aktiebolag föreslås skola benämnas *busstrafikaktiebolag*. Föreskriften att bolagets huvudsakliga ändamål skall vara att driva yrkesmässig busstrafik står helt i överensstämmelse med den praxis, som tillämpas vid tillståndsgivning för fysisk person, nämligen att vederbörande skall driva rörelsen som huvudsakligt yrke. Föreskriften anknyter jämväl till de principer, som enligt förarbetena till 1940 års förordning skola vara vägledande vid tillståndsgivning åt juridisk person. Den prövning, som åsyftas med förevarande lagförslag förutsätter sålunda att tillstånd till busstrafik regelmässigt endast meddelas bolag, som hava yrkesmässig busstrafik som huvudändamål. I praktiken torde för övrigt mera sällan något egentligt behov föreligga för bolag att som binäring driva yrkesmässig busstrafik.

Av den föreslagna författningstexten framgår, att uttrycken trafiktillstånd, yrkesmässig trafik och medgivande att övertaga gällande trafiktillstånd i lagförslaget hava samma innebörd som i 1940 års förordning.

Att offentligrättsliga juridiska personer skola kunna beviljas tillstånd till busstrafik, vilket påkallas främst av den yrkesmässiga trafik som bedrives av statens järnvägar, postverket och vissa städer, framgår av bestämmelsen i 1 § *andra stycket* första punkten att trafiktillstånd må meddelas för statlig eller kommunal inrättning.

I samma stycke andra punkten stadgas, att för särskilt fall tillstånd till busstrafik må meddelas annan juridisk person än i första stycket sägs. Sålunda torde exempelvis en förening eller stiftelse, som innehar tillstånd till busstrafik och till komplettering av detta söker ytterligare trafiktillstånd böra få dylik ansökan beviljad, därest sådana förhållanden icke äro för handen, att sammanslutningen i överensstämmelse med motiven till den nu föreslagna lagstiftningen bör ombilda sig till busstrafikaktiebolag. Sistnämnda bestämmelse möjliggör vidare att tillstånd till busstrafik be-

¹ Utredningen har vid utarbetandet av den speciella motiveringen till lagförslaget i vissa tillämpliga delar använt den av 1944 års utredningsman utarbetade speciella motiveringen till det som bilaga till hans betänkande fogade lagutkastet.

viljas enskilt järnvägsaktiebolag eller kommunägt aktiebolag. Slutligen kan undantagsbestämmelsen komma till användning i fall, då exempelvis ett industriaktiebolag har behov av trafiktillstånd för möjliggörande av personaltransporter i egen regi. I här angivna fall blir vederbörande sammanslutning icke underkastad de föreslagna bestämmelserna angående prövning av aktieförvärv. Prövningsförfarandet gäller nämligen allenast buss- trafikaktiebolagen. För sådana sammanslutningar med tillstånd till buss- trafik kan emellertid tillståndsmyndigheten, såsom i den allmänna motiveringen framhållits, med stöd av stadgandet i 12 § tredje stycket 1940 års förordning, där så finnes påkallat, föreskriva särskilda villkor, så att en kontroll av ägarintresset i görligaste mån upprätthålles, eller tidsbegränsa trafiktillståndet.

För tydlighetens skull uttalas i 1 § *första stycket* andra punkten, att med tillstånd till busstrafik avses jämväl medgivande att övertaga gällande sådant tillstånd.

Enligt 2 § skola för busstrafikaktiebolagen gälla stadgandena i den allmänna aktiebolagslagen, såvitt ej annat följer av vad som föreskrives i lagförslaget. Den utformning, som sålunda givits lagförslaget, anknyter till 228 § andra stycket allmänna aktiebolagslagen, där det stadgas, att särskilda bestämmelser kunna givas beträffande aktiebolag för verksamhet av visst slag. I detta avseende innehålla 3 och 4 §§ i lagförslaget bestämmelser, vilka göra giltigheten av förvärv av aktie i busstrafikaktiebolag 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 aktiebrevens äro ställda till viss man.¹ I bolagsordningen kan sålunda intagas förbehåll, att, där aktie övergår till annan ägare 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 det 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 aktie möjliggör en för här ifrågavarande syften erforderlig kontroll över busstrafikaktiebolagen. Sådan kontroll torde icke kunna ernås annorledes än genom ett statligt prövningsförfarande rörande aktieförvärv. Att förvärv av aktie kräver godkännande för sin giltighet betyder att en för-

¹ Allmänna aktiebolagslagen 9 och 70 §§ samt 177 o. följ. §§.

yttring av aktie i bolaget är villkorlig och blir gällande först sedan godkännande inhämtats.¹

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

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

I 3 § *andra stycket* föreskrives, att aktiebrev skola vara ställda till viss man. Detta är 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 (nya aktiebolagslagen 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 (nya lagen 114 § *första stycket*). Åsidosättande av dessa regler för rösträtt medför rätt för annan aktieägare att ingripa genom klander av bolagsstämmbeslut. Då föreskriften att aktiebrev skola vara ställda till viss man är erforderlig för att överlåtbarheten av aktier skall kunna inskränkas, synas enahanda villkor böra ställas jämväl å teckningsrättsbevis, d. v. s. bevis, som åt aktieägare utfärdas om rätt att vid ökning av aktiekapitalet teckna nya aktier. Föreskrift torde jämväl böra lämnas därom, att delbevis, som omförmålas i nya aktiebolagslagen 64, 175, 176 och 222 §§, skola, till förhindrande av rättsförlust därigenom att till innehavaren ställda delbevis utsläppas i allmänna marknaden, vara ställda till viss man.

Föreskriften, att aktiebrev skola vara ställda till viss man, hindrar icke juridiska personer att vid bildandet av busstrafikaktiebolag ingå såsom delägare i sådant bolag. Ehuru — med tanke på förekommande överlåtelser av den delägarnde enskilda juridiska personens egna aktier och ur synpunkten att dylika överlåtelser förhindra en tillfredsställande kontroll av den faktiska äganderätten till alla aktier i ett busstrafikaktiebolag — ett stadgande innefattande förbud för enskild juridisk person att innehava aktie i ett busstrafikaktiebolag skulle vara motiverat, kan av andra skäl en sådan bestämmelse uppenbarligen ej ifrågasättas. I detta fall får det

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

² Namnaktier äro föremål för godtrostförvärv (nya aktiebolagslagen 36 §).

förutsättas, att de tillståndsbeviljande myndigheterna vid nybildning av busstrafikaktiebolag ägna sådan uppmärksamhet åt de med förekomsten av en eller flera enskilda juridiska personer bland delägarna sammanhängande spörsmålen om dessa delägaras lämplighet, att ändamålet med prövningen av andelsöverlåtelse icke eftersättes för det aktuella busstrafikaktiebolagets vidkommande. Vad nu anförts äger sin tillämpning jämväl i fall, då fråga uppkommer om senare förvärv av aktie i busstrafikaktiebolag från enskild juridisk persons sida.

I 4 § *första stycket* föreskrives, att förvärv av aktie icke är gällande, med mindre förvärvet godkänts av myndighet, Kungl. Maj:t bestämmer. Erinnan härom skall finnas intagen i bolagsordning ävensom i varje aktiebrev. Försummas det sista sagda kan straff inträda enligt 7 § 2. senare ledet. Under prövningsförfarandet faller ej aktieförvärv genom familjerättsligt fång (bodelning, arv, testamente) men väl förvärv genom inrop å exekutiv auktion. Av ordalagen följer, att aktieförvärv genom teckning eller på grund av de i 3 § andra stycket omnämnda bevisen skall vara underkastat prövningsförfarandet.

Några närmare anvisningar angående de principer, som skola vara vägledande vid prövningen av aktieförvärv, synas icke vara av behovet påkallade. Prövningen av aktieförvärv bör ankomma på vederbörande i 5 § i 1940 års förordning omförmäld myndighet, d. v. s. antingen biltrafiknämnden eller länsstyrelse. Dessa myndigheter ävensom den särskilda värderingsnämnden, då den kan komma att medverka vid prövningen, böra vid sina ställningstaganden kunna hämta erforderlig ledning ur de grundsatser, som — såvitt angår prövningen av vederbörandes lämplighet att vara ägare av eller delägare i det aktuella bussföretaget — enligt 1940 års förordning och dess förarbeten skola beaktas, samt — i fråga om värdering av bussföretag — enligt senare lagstiftningsarbete skola vara normerande, vad angår prövningen av överlåtelsens ekonomiska sida.

Som ovan framhållits, faller under stadgandet i 4 § *första stycket* även förvärv genom inrop å exekutiv auktion. Då sådant förvärv måste vara ovillkorligt, får följaktligen den, som avser att å exekutiv auktion inropa aktie, lov att, redan vid auktionstillfället, förete bevis om lämnat medgivande att förvärva de aktier, som å auktionen utbjudas. Enär regeln om godkännande icke enligt utredningens förslag avses skola förbindas med någon föreskrift om den tid, inom vilken sådant godkännande skall sökas, kan följaktligen godkännande både sökas och lämnas med tanke på avsett förvärv. För auktionsfallet kan ett meddelat godkännande givetvis icke förbindas med något villkor angående det pris, spekulanten vid auktionen högst får erlagga. I andra fall däremot skall självfallet, därest medgivande till avsett aktieförvärv lämnas, myndigheten bestämma priset. Avsaknaden av föreskrift om den tidpunkt, inom vilken ansökan vid fall av andra förvärv än sådana å exekutiv auktion senast skall ingivas, torde ur synpunk-

ten, att frågan om aktieförvärvets giltighet är svävande intill dess beslut i anledning av ansökningen meddelats, icke innebära någon olägenhet för myndigheterna och ej heller för förvärvaren, då det givetvis med hänsyn till dennes möjligheter att deltaga i bolaget och uppbära utdelning å aktierna bör ligga i hans intresse att snarast möjligt ansöka om godkännande.

I överensstämmelse med det ovan anförda har i 4 § *andra stycket* utsagts, att den, som å exekutiv auktion vill inropa aktie, skall vid auktionen förete bevis om lämnat godkännande, vid äventyr att inropet eljest är ogillt. Ett undantagsstadgande för det fall att aktierna äro pantsatta, torde icke böra ifrågakomma.

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 lagförslaget 7 § 3. förra ledet stadgas straff för styrelseledamot eller likvidator, som uppsåtligt eller av vårdslöshet låter i aktieboken verkställa införing av aktieförvärv, oaktat detsamma icke blivit godkänt jämlikt 4 §. 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 i den allmänna motiveringen antytts, ske på annat sätt. På grund härav synes det önskvärt, att finna ytterligare medel för upprätthållande av de grundsatser, som uppbära lagförslaget. Därvidlag torde främst komma i fråga att för aktieförvärvare, som icke erhållit godkännande till förvärvet, stadga *förbud mot utdelning*. Sådän 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 stadgas angående kuponger skall lända kuponghavaren till efterrättelse. För busstrafikaktiebolagens del bör därför övervägas, att med stöd av denna föreskrift stadga det villkoret för att utdelning må ske till den, som för-

värvat aktie annorledes än genom familjerättsligt fång, att vederbörligt godkännande till förvärvet föreligger. Ett sådant resultat torde vinnas, där-est i bolagsordningen för busstrafikaktiebolag alltid intages 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 5 § upptagits stadgande av innehåll, att utdelningen 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 förses 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 7 § 3. senare ledet.

I lagförslaget 6 § har stadgats att över beslut, varigenom myndigheten vägrat godkännande av aktieförvärv, klagan må föras hos Konungen genom besvär. Det har nämligen med hänsyn till prövningens natur, de stundom betydande ekonomiska intressen, som äro förknippade med ett förvärv, och den likhet, som prövningen enligt förslaget har med prövningen enligt 1940 års förordning av ansökning om överlåtelse av trafiktillstånd, syntts påkallat att lämna den med ett vägrat godkännande missnöjde möjlighet att få frågan prövad i högre instans. Det torde vara lämpligt, att denna prövning i likhet med besvärsprövningen i mål om övertagande av trafiktillstånd företages av Kungl. Maj:t i kommunikationsdepartementet.

I propositionen till 1940 års lagtima riksdag med förslag till förordning angående yrkesmässig automobiltrafik anfördes vid 39 §:

Enligt föreliggande förslag till förordning skulle det ankomma på biltrafiknämnden, bland annat, att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken och främja en sund utveckling av densamma. För att biltrafiknämnden skall kunna fylla en dylik uppgift torde det vara nödvändigt, att den icke tilldelas allenast en roll av passiv iakttagare av polismyndigheters och länsstyrelserns åtgärder med avseende å den yrkesmässiga trafiken, utan att den är befogad att aktivt ingripa för att åstadkomma rättelse i missförhållanden eller för att taga initiativ till eller påskynda utvecklingen av åtgärder i positiv riktning. Nämnden bör sålunda äga befogenhet att till polismyndigheter eller länsstyrelser göra framställningar i nyss angivna syfte och i sista hand att — på sätt av utredningen föreslagits — under vederbörande besvärinstans' prövning draga befogenhet av beslut, som av länsstyrelse meddelats enligt förevarande förordning.

Av samma skäl som i propositionen anförts, synes biltrafiknämnden till fullgörande av sina uppgifter även böra hava möjlighet att genom besvär bringa ett av prövningsmyndigheten fattat beslut — oavsett i vilken rikt-

ning detta gått — under Kungl. Maj:ts prövning. Stadgande härom har intagits som andra stycke i lagförslaget 6 §. Det förutsattes, att beslut av annan prövningsmyndighet än biltrafiknämnden, delgivas denna. Klagorätten för biltrafiknämnden synes icke böra omfatta myndighets beslut i anledning av ansökan om förhandsgodkännande av ett tillämnat exekutivt förvärv.

Den i andra stycket åt biltrafiknämnden meddelade befogenheten att draga beslut som avses i 4 § under Konungens prövning med iakttagande av stadgad besvärstid innebär att samma besvärstid här skall gälla som för i första stycket avsedd klagande, d. v. s. inom tre veckor från erhållen del av beslutet.

I lagförslaget 7 § hava införts straffbestämmelser, vilka i det föregående delvis berörts.

Nu ifrågavarande bestämmelser synas, med hänsyn till deras civilrättsliga karaktär, böra utfärdas i form av lag. I åtskilliga avseenden erfordras tillämpningsföreskrifter, vilka icke lämpligen höra hemma i lagen utan böra utfärdas i administrativ ordning. Enligt lagförslaget 8 § skola förty närmare föreskrifter för lagens tillämpning meddelas av Kungl. Maj:t.

Därest det i busslinjeutredningens delbetänkande avgivna förslaget till beräkning av tilläggsvärde (goodwill) i bussföretag genomföres, torde i tillämpningsföreskrifterna böra upptagas ett stadgande av innehåll, dels att prövning av aktieförvärv, avseende hel aktiestock eller en aktiemajoritet skall hänskjutas till värderingsnämnden för avgörande i enahanda ordning, som föreslagits skola gälla för värdering av bussföretag vid ifrågasatt överlåtelse av trafiktillståndet, dels ock att tillståndsbeviljande myndighet skall, då så befinnes lämpligen böra ske, äga hänskjuta värderingsfrågan till nämnden. I samband härmed torde vissa jämkningar bliva erforderliga i 18 och 18 b §§ i det avgivna förslaget till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. samt i rubriken till och 1 § i det avgivna förslaget till instruktion för den särskilda värderingsnämnden för bestämmande av vederlag för överlåtna omnibusföretag. I tillämpningsföreskrifterna torde jämväl böra intagas en motsvarighet till stadgandet i 16 § 1940 års förordning om trafikregister, innebärande att hos tillståndsmyndigheterna register skola föras över andelsägare i juridiska personer, som inneha tillstånd till yrkesmässig trafik med omnibus.

Förekomsten av en lag angående företag, som bedriva yrkesmässig trafik med omnibus bör givetvis framgå av 1940 års förordning. En erinran härom synes kunna intagas i förordningens 12 §. I anslutning till stadgandet om dagen för lagens ikraftträdande har icke utsagts, att lagen har avseende jämväl å trafiktillstånd, som meddelats före lagens ikraftträdande. Detta

framgår emellertid av den i förslaget till ändring i 1940 års förordning intagna övergångsbestämmelsen.

Förslaget till förordning om ändring i 1940 års förordning

I förevarande författningsförslag hava intagits de stadganden, som för-
anledas av dels den föreslagna prövningen av aktieförvärv i busstrafik-
aktiebolag (12 § samt övergångsbestämmelsen), dels ock den föreslagna
vidgade insynen i bussföretagens ekonomiska förhållanden (31 och 35 a §§).
Av skäl, som anförts i den allmänna motiveringen, har busslinjeutred-
ningen icke ansett sig böra utarbета någon författningstext till den ändring
i 19 § förordningen, som enligt utredningens mening bör genomföras.

Av den speciella motiveringen till lagförslaget framgår att, därest det
av utredningen i förut avgivet delbetänkande framförda förslaget om in-
rättande av en särskild värderingsnämnd för bestämmande av vederlag för
överlåtna omnibusföretag genomföres, vissa ändringar i 1940 års förord-
ning erfordras för att anpassa det föreslagna värderingsförfarandet till
förfarandet vid prövning av aktieförvärv.

Den hänvisning till lagen angående företag, som driva yrkesmässig trafik
med omnibus, som innehålles i det föreslagna fjärde stycket till förord-
ningens 12 §, innebär en erinran därom, att jämväl prövning av förvärv av
aktier i busstrafikaktiebolag inbegripes i lagen.

I förslagets 31 § hava intagits bestämmelser om den vidgade ekonomiska
uppgiftsskyldighet och insyn i busstrafikföretagens ekonomi, som i enlig-
het med vad i den allmänna motiveringen anförts, får anses ur det all-
männas synpunkt påkallad. Busslinjeutredningen hänvisar till vad där
anförts och vill därutöver framhålla, att tillståndsmyndigheternas gransk-
ningsrätt omfattar de handelsböcker, som i det aktuella fallet förts över
eller i rörelsen, och detta oavsett om bokföringsskyldighet förelegat eller
icke. Därest någon åsidosätter den honom jämlikt 31 § åliggande skyldig-
heten inträder straff jämlikt 34 § 2 mom. förordningen. Ett åsidosättande
kan jämväl, där rättelse icke står att vinna på annat sätt, föranleda till-
lämpning av stadgandet i 19 § förordningen.

Som skydd för att vad som med stöd av bestämmelsen i 31 § 2 mom.
inhämtats vid granskning av handelsbok eller särskild sammanställning
icke yppas, i vidare mån än som erfordras för vinnande av det med gransk-
ningen avsedda ändamålet, har i förslaget 35 a § en särskild straffbestäm-
melse införts.

Såsom av den allmänna motiveringen framgår måste lagen angående
företag, som driva yrkesmässig trafik med omnibus, därest det ändamål
skall uppnås, som enligt utredningsdirektiven bör vinnas, nämligen att i
princip skillnad ej bör göras mellan fysiska och juridiska personer, göras
tillämplig jämväl på tillstånd till busstrafik, som meddelats före lagens
ikraftträdande. Detta syfte har ansetts kunna vinnas genom att i över-

gångsstadgandet till de föreslagna ändringarna i och tilläggen till 1940 års förordning intaga en bestämmelse av innehåll, att samtliga vid ikraftträdandet gällande tillstånd till trafik med omnibus, meddelade för enskild juridisk person, skola upphöra att gälla. Där särskilda skäl föreligga att tillåta ett nu avsett företag att utan ombildning till busstrafikaktiebolag fortsätta utövandet av trafiken, bör myndigheten, oavsett huruvida ansökan föreligger eller icke, äga att förordna därom. Sådant förordnande synes böra ifrågakomma företrädesvis beträffande sådana bussföretag, som, enligt vad i den allmänna motiveringen anförts, böra kunna erhålla trafiktillstånd, oaktat de icke ikläda sig busstrafikaktiebolagets form. Sålunda synas stiftelser och sådana ekonomiska föreningar, som bedriva linjetrafik för befordran av huvudsakligen egna medlemmar, kunna utan att ombilda sig till busstrafikaktiebolag medgivas fortsätta sin rörelse på oförändrat sätt. Vidare torde enligt grunderna för den nu föreslagna lagstiftningen kommunalägda busstrafikbolag ävensom de enskilda järnvägsföretag, som innehava tillstånd att bedriva busstrafik, böra tillåtas fortsätta sin trafikrörelse i oförändrad form. Än vidare synes det av utredningen föreslagna stadgandet om rätt för vederbörande myndighet att undantaga enskild juridisk person, som vid författningens ikraftträdande innehar tillstånd till busstrafik, böra tillämpas så, att giltighetstiden för gällande trafiktillstånd förlänges utöver den i övergångsbestämmelsen stadgade tidsfristen i alla sådana fall, då planerade samordnings- och rationaliseringsåtgärder med avseende å trafikens ordnande inom något trafikområde på längre sikt så påfordrar. Givet är att de tillståndsbeviljande myndigheterna i god tid före det trafiktillståndens upphöra, böra för sig aktualisera de samordnings- och rationaliseringsspörsmål, som i samband med tillståndsgivning för busstrafikaktiebolag böra vinna beaktande. Att härvid myndigheterna böra taga kontakt med redan verksamma företag på busslinjetrafikens område är uppenbart. Ett påpekande härom är betingat enbart av angelägenheten av att företagarna för sin medverkan i planläggningen av trafiken i god tid böra bli informerade om arten och omfattningen av de problem, som myndigheterna anse sig böra presentera vederbörande för ställningstagande. Den härför nödiga tidsfristen för myndigheter och företagare på området har busslinjeutredningen för sin del ansett kunna, utan olägenhet för något i sammanhanget berört intresse, sättas till tre år.

Prövningen skall vidtagas av den myndighet, som enligt förordningen äger meddela tillstånd till den trafik, varom fråga är. Denna myndighet behöver icke vara densamma, som i det föreliggande fallet beviljat trafik-tillståndet.

Slutligen anser sig utredningen böra — i anslutning till sitt ovan gjorda påpekande att redan verksamma företag på busslinjetrafikens område i god tid böra bli av de tillståndsbeviljande myndigheterna informerade — framhålla angelägenheten av att icke blott de redan verksamma trafik-

företagen beredas tillfälle göra sina synpunkter gällande på de samordnings- och rationaliseringsspörsmål för busslinjetrafikens del, som de tillståndsbeviljande myndigheterna kunna komma att aktualisera. Jämväl kommunala myndigheter och representanter för lokala trafikantgrupper böra därvid beredas tillfälle att inför den tillståndsbeviljande myndigheten framlägga sina synpunkter på behovet och lämpligheten av den omgestaltning av busslinjetrafiken i en ort eller en bygd, som av den tillståndsbeviljande myndigheten kan komma att ifrågasättas.

SJUNDE KAPITLET

Vissa under utredningsarbetet aktualiserade spörsmål

Som framgår av de i busslinjeutredningens den 14 juni 1952 avgivna delbetänkande intagna direktiven för utredningen väcktes vid 1948 års riksdag en motion, I: 190, vari hemställdes, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte låta utreda, huruvida och på vad sätt — eventuellt genom expropriationslagstiftning eller genom bestämmelser om opartisk värdering av buss- och billinjer vid försäljning eller på annat sätt — åtgärder kunde vidtagas för att landets buss- och billinjer ej bleve föremål för prisjobberi vid försäljningar med därav följande belastning av allmänheten samt att framför allt åtgärder vidtoges, som kunde förhindra att ägare av en bil- eller busslinje fördröjde eller förhindrade ett sådant samordnande av buskommunikationerna i en bygd, som kunde vara till en fördel för bygden och dess befolkning.

I sitt med anledning av motionen avgivna utlåtande, nr 41, anförde andra lagutskottet bl. a., att de önskemål, som motionären avsåge att tillgodose, i viss mån vore beaktade i gällande förordning angående yrkesmässig biltrafik. Denna innehölle sålunda bestämmelser om att turlista borde av vederbörande myndighet fastställas för linjetrafik, att trafiktillstånd kunde återkallas, bland annat, när hänsynen till trafikens ändamålsenliga ordnande så krävde och att utövare av yrkesmässig trafik finge rätta sig efter av myndighet fastställda bestämmelser rörande taxa. Då det oaktat det på vissa platser syntes hava varit förenat med svårigheter att ordna buss- trafiken på ett tillfredsställande sätt, tydde detta förhållande på att de omnämnda bestämmelserna i förordningen vore i behov av översyn. För åstadkommande av en rationalisering och effektivisering av linjetrafiken hade det ibland varit önskvärt, att enskilda linjetrafikföretag övertoges av statens järnvägar. Därvid hade stundom uppstått svårigheter att uppnå överenskommelse angående överlåtelsesummans storlek. Dessa svårigheter hade kunnat medföra, att ett ur trafiksynpunkt önskvärt statsförvärv av ett enskilt trafikföretag icke kommit till stånd. Utskottet hemställde, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville överväga de i motionen berörda frågorna i samband med att Kungl. Maj:t till övervägande upptog andra närstående trafikspörsmål.

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

Departementschefen uttalade i sitt anförande till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 10 december 1948 bl. a. att den i riksdagens skrivelse berörda frågan om förhindrande av prisjobberi vid överlåtelse av landets bil- och busslinjer icke blivit i tillräcklig grad beaktad i förordningen om yrkesmässig biltrafik. De bestämmelser, som i förordningen meddelats beträffande beviljande, överlåtelse och återkallelse av trafiktillstånd, taxekontroll, uppgiftsskyldighet m. m. hade ej heller i tillämpningen varit effektiva, då det gällt att förebygga att övernormala vinster uppkomme framförallt inom busstrafiken samt att, då i anledning härav överpriser betalades vid överlåtelse av trafikrörelse, förhindra att dessa övervältrades på trafikanterna. Dessa olägenheter hade, såsom i riksdagsskrivelsen påpekats, i sin tur försvårat ett tillfredsställande ordnande av busstrafiken på vissa platser bl. a., då en sammanslagning av olika privata trafikföretag ansetts lämplig eller då kommunal eller statlig drift av trafiken ansetts erforderlig för att lösa föreliggande trafikproblem. Innan det frågekomplex, varom här vore fråga, upptoges till behandling, borde först en specialutredning verkställas rörande vissa frågor, som vore grundläggande för ärendets fortsatta behandling.

I enlighet härmed uppdrogs åt utredningen att till behandling upptaga ett antal frågeställningar, vilka med stark schematisering äro följande:

1) Översyn av den lämpliga omfattningen av den i 31 § stadgade uppgiftsskyldigheten med hänsyn till möjligheterna att vinna sådan insyn i trafikrörelsens ekonomi, att taxorna kunna rätt avvägas ävensom undersökning av lämpligheten att föreskriva viss speciell bokföringsskyldighet;

2) behovet av särskild expertis i taxeärenden;

3) analys av den ekonomiska och juridiska karaktären av de värden, för vilka ersättning begäras och i viss utsträckning betalas vid överlåtelse av trafiktillstånd;

4) bedömande av vilka värden, som med hänsyn till tillståndshavarnas och trafikanternas delvis motsatta intressen böra vinna godkännande vid överlåtelse av trafiktillstånd;

5) behovet av att hänskjuta ersättningsfrågor till ett opartiskt organ för yttrande eller avgörande;

6) spørsmålet om »betalning under bordet»;

7) godkännande av särskild föreståndare för biltrafikrörelse, som bedrivs av juridisk person;

8) behov av åtgärder för ernående av kontroll av villkoren vid överlåtelser av andelsrätter i tillståndshavande juridisk person;

9) tillämpningen av stadgandet i 19 §, då tillståndshavare vägrar att överlåta trafiktillstånd, ehuru det ur effektivitets- och rationaliserings-synpunkt eller eljest kan vara ett allmänt intresse att trafikrörelse övertages av statens järnvägar eller av kommun;

10) förutsättningarna för tillämpningen av stadgandet i 12 § i de fall, då behov av trafik i statlig eller kommunal regi befinner sig föreligger; samt

11) övervägande av på vad sätt ett övertagande från det allmännas sida lämpligen kan ske i de fall, där behov föreligger att samordna trafiken med planläggningen av bebyggelsen och utvecklingen av samhället, eller i likartade fall, exempelvis beträffande det föreslagna stambillinjenätet i Norrland.

Vissa av de ovan angivna frågeställningarna, nämligen de under punkterna 3)—6), fann utredningen vara av beskaffenhet att kunna i ett sammanhang göras till föremål för ständpunktstaganden från utredningens sida. På grund härav och då enligt utredningens uppfattning en ändring av praxis beträffande beräkning av tilläggsvärden (goodwill) för bussföretag snarast borde komma under bedömande, beslöt utredningen att bryta ut dessa spörsmål och utarbeta ett första delbetänkande över dem.

Sedan utredningen — i avsikt att utröna antalet överlåtelse av tillstånd till busslinjetrafik, storleken av de ersättningar som erlagts i samband med sådana överlåtelse samt fördelningen efter ägarnatur av landets busslinjer — från olika myndigheter införskaffat härför erforderligt material och bearbetat detsamma, fann utredningen beträffande de 421 godkända överlåtelse av busstrafiktillstånd, som materialet omfattade, att förvärvare i 208 fall varit enskild person, i 14 fall kommun eller kommunalägt aktiebolag, i 185 fall annat aktiebolag, i 11 fall handelsbolag eller kommanditbolag och i 3 fall ekonomisk förening. Frånsett de 14 fallen av kommunala förvärv utgjorde sålunda antalet överlåtelse till juridiska personer nära 50 % av hela antalet överlåtelse av vilka tillika det allt övervägande flertalet skett från fysisk person. Detta förhållande i förening med vissa andra omständigheter, som vid undersökningen klarlades beträffande den aktuella tendensen att överflytta busslinjetrafiken till drift i bolagsform, föranledde, att utredningen den 30 juni 1949 hos Kungl. Maj:t hemställde, att en cirkulärskrivelse till statens biltrafiknämnd, överståthållarämbetet och länsstyrelserna måtte avlåtas av innehåll, att under den tid utredningens arbete med översynen av bestämmelserna i 1940 års förordning påginge, tillstånd till utövande av linjetrafik för personbefordran med omnibus i princip skulle meddelas juridisk person icke tills vidare utan endast för viss begränsad tid, högst tre år. Till närmare motivering härför anförde utredningen:

Den hittills utförda undersökningen visar, att det redan förut påbörjade överförandet av busslinjer från fysiska till juridiska personer under den tid, undersökningen avser, fortgått och även något stegrats. Utan att nu vilja göra något uttalande om önskvärdheten eller icke-önskvärdheten från det allmännas sida av ett överförande från fysiska till juridiska personer av busslinjer, vill utredningen under påpekande av den rådande tendensen framhålla den svårighet, som kan uppstå vid ett införande av kontroll av villkoren vid överlåtelse av andelsrätter i juridisk person, som driver busslinjerörelse. Då det dessutom torde kunna förmodas, att de för utredningens arbete givna direktiven blivit all-

mänt kända av dem, vilkas näring därav beröres, och att i anledning härav ökad bolagsbildning kan vara att förvänta, kan, om icke åtgärder snarast vidtagas, en reglering av förevarande spörsmål ytterligare försvåras, ja kanske i realiteten omöjliggöras.

Den 2 december 1949 förordnade Kungl. Maj:t med anledning av utredningens framställning bl. a., att vederbörande tillståndsbeviljande myndigheter tills vidare icke finge för juridisk person meddela tillstånd till utövande av linjetrafik för personbefordran med omnibus eller tillstånd att från fysisk person övertaga dylikt tillstånd utan föregående remiss av ärendet till, förutom eljest författningsenligt ifrågakommande myndigheter och sammanslutningar, busslinjeutredningen; dock att inhämtande av yttrande från utredningen icke skulle vara erforderligt i fall, varom förmäldes i 11 § 1940 års förordning.

I följd av Kungl. Maj:ts beslut har utredningen haft att avgiva yttranden i ett betydande antal ärenden angående tillstånd för juridiska personer att öppna eller från fysisk person övertaga busslinjetrafik.¹ Det granskningsarbete, som utredningen i det med Kungl. Maj:ts förordnande avsedda ändamålet nedlagt på dessa ärenden, har givit utredningen vidgat underlag icke blott för ställningstaganden till de under punkterna 3)—6) ovan redovisade problemen utan jämväl för bedömning av vissa övriga utredningen underställda frågeställningar. Studiet av dessa ärenden har sålunda bekräftat riktigheten av utredningens på granskningen av ovannämnda utredningsmaterial grundade uppfattning, att flertalet av de under punkterna 1) och 2) samt 7)—11) ovan redovisade spörsmålen har ett sådant nära inbördes samband, att de borde behandlas i ett gemensamt andra delbetänkande.

Ehuru utredningsmännen redan på ett tidigt stadium av utredningsarbetet klargjorde för sig, att den översyn av vissa bestämmelser i 1940 års förordning, som — ur synpunkten av busstrafikens ändamålsenliga ordnande — enligt utredningsdirektiven vore påkallad, kunde med utsikt till framgång verkställas såsom i direktiven förutsatts, d. v. s. genom utredning och bedömning spörsmål för spörsmål, föranledde dock den omständigheten, att de under punkterna 1) och 8)—11) ovan redovisade frågorna praktiskt sett utgöra ett enda problemkomplex, att utredningen fann sig böra till övervägande upptaga frågan, huruvida lösningen av detta problemkomplex möjligen stode att finna efter en annan linje, nämligen genom att, i form av speciella trafikbolag, tillskapa större företagsenheter på busslinjetrafikens område. De för dem avsedda trafiktillstånden skulle då innefatta dels en närmare precisering av företagens rättigheter och skyldigheter med avseende å trafikens anordnande och bedrivande, dels föreskrifter beträffande deras bokförings- och uppgiftsskyldighet, dels bestämmelser om såväl styrelsens sammansättning som valet av revisorer,

¹ Se härom bilaga nr 2 till betänkandet.

ävensom regler angående fondbildning och vinstutdelning, dels ock en regional avgränsning olika trafikbolag emellan, varvid gränsdragningen skulle ske med särskilt aktgivande på att respektive trafikbolag bereddades möjlighet att var för sig och i samarbete med varandra så ordna trafiken både inom respektive trafikområden och på längre sträckor inom två eller flera trafikbolags trafikområden, att skäligen anspråk på ändamålsenlighet och trafikkapacitet bleve inom ramen för respektive trafikbolags ekonomiska möjligheter på bästa sätt tillgodosedda. Samtrafiken såväl mellan respektive trafikbolags egna linjer som mellan dessa linjer och andra inom ett bolags trafikområde befintliga kollektiva kommunikationsmedel av linjekaraktär skulle ägnas nödig uppmärksamhet och främjas inom ramen för ett ekonomiskt försvarligt trafiksystem. Sammanförandet till ett företag av skilda linjer med bättre och sämre trafikunderlag skulle vidga möjligheterna att ombesörja busslinjetrafik med en genomsnittligt högre standard än den, som för de senares vidkommande eljest kunde vara möjlig att uppnå. Än vidare skulle ifrågavarande trafiktillstånd i större omfattning än vad nu med tillämpning av gällande principer för gränsdragningen mellan olika slag av billinjetrafik är möjligt, innefatta rätt att utföra transporter av gods, som avlämnas utan att passagerare medföljer. Därigenom skulle underlaget för de olika bolagens trafik vidgas och för de mera trafikstarka linjernas del möjliggöra en sådan drift, att särskilda godsbilturer mera allmänt skulle kunna anordnas. Å vissa linjer, exempelvis mellan större centralorter, skulle alla eller några bussturer kunna i väsentligt större omfattning än vad för närvarande är fallet därigenom kunna frigöras från gods- och i viss omfattning även posttransporter, vilket i sin tur skulle medföra förkortade restider, därigenom att de nu vanliga och ofta relativt långa uppehållen å linjerna för på- och avlastning av gods och post skulle bortfalla.

En lösning av de med busslinjetrafikens framtida anordnande och bedrivande förenade spörsmålen, i huvudsaklig överensstämmelse med den här kortfattat och i stora drag presenterade skissen, kan icke åvägabringas med tillämpning av de bestämmelser rörande beviljande, överlåtelse och återkallelse av trafiktillstånd, som innefattas i 1940 års förordning redan av det skälet, att en sådan lösning förutsätter en i viss mån ändrad gränsdragning mellan person- och godstrafik, ett spörsmål, som även i den begränsade omfattning, vari frågan här aktualiseras, är av principiell betydelse för regleringen av den yrkesmässiga biltrafiken. De härför erforderliga åtgärderna förutsätta sålunda en ändrad och vidgad lagstiftning i det syfte, varom här är fråga.

Utredningen har i det avsnitt av femte kapitlet, som avhandlar frågan om övertagande av busslinjetrafik i trafikreglerande syfte eller eljest i det allmännas intresse, redogjort för de synpunkter, som enligt utredningens uppfattning böra vara grundläggande vid ställningstagandet till frågan

angående omreglering av förutsättningarna och villkoren för busslinjetrafikens framtida bedrivande. Vid sina överväganden rörande möjligheterna att tillskapa större företagsenheter på busslinjetrafikens område har utredningen på där anförda skäl, såvitt angår tillståndsbefviljande myndighets befogenhet att återkalla trafiktillstånd, funnit en ändrad utformning av återkallelseinstitutet, närmast vad angår busslinjetrafiken befogad. Samtidigt har utredningen framhållit, att, då jämväl för godslinjetrafikens vidkommande ensartade problem äro för handen, en ändrad utformning av återkallelseinstitutet icke bör avse endast busslinjetrafiken. I anslutning till sina i nyssnämnda avsnitt av femte kapitlet gjorda uttalanden vill utredningen i här förevarande sammanhang som sin uppfattning deklarerat, att en och en mycket väsentlig förutsättning för omreglering av vårt lands busslinjetrafik i riktning mot större ändamålsenlighet måste anses bliva uppfylld, därest återkallelseinstitutet gives den ändrade utformning och innebörd, som utredningen föreslagit.

Då utredningen till vidare övervägande upptog spørgsmålet om tillskapande av större företagsenheter för busslinjetrafikens del, ansåg sig utredningen böra angripa detta spørgsmål med utgångspunkt från, att ett reviderat återkallelseinstitut komme att tillskapas. Innan från denna utgångspunkt en undersökning av möjligheterna att på ovan skisserat sätt lösa återstoden av problemkomplexet, d. v. s. de spørgsmål som innehållas i de under punkterna 1), 8), 10) och 11) ovan redovisade frågeställningarna kunde av utredningen verkställas, erfordrades emellertid tillgång bl. a. till en kartläggning av busslinjetrafiken och vissa sakuppgifter rörande busslinjetrafikens nuvarande gestaltning och uppdelning på olika trafikföretagare. Även om utredningen för detta ändamål var i behov av här avsedda uppgifter från ett flertal län, ansåg sig utredningen likväl för verkställandet av en rent preliminär undersökning kunna hämta erforderlig ledning ur ett begränsat uppgiftsmaterial. Utredningen utvalde två för ändamålet enligt utredningens uppfattning lämpliga län, nämligen Kronobergs och Norrbottens län, där såväl gestaltningen av busslinjetrafiken som busslinjernas uppdelning på större och mindre företagsenheter samt antalet av dess utöfvere, fördelade på fysiska personer, enskilda juridiska personer och staten, förete betydande olikheter. Efter givet bemyndigande tillkallade så utredningen de båda trafikföredragandena i dessa län och uppdrog åt dem att bl. a. kartlägga busslinjerna inom respektive län och verkställa en provindelning av länen i ett efter förhållandena anpassat lämpligt antal trafikområden. Antalet sådana områden skulle dock begränsas så långt en begränsning ansåges kunna förenas med den av utredningen anlagda synpunkten på avgränsningen, nämligen att denna borde vara förenlig med utsikterna att skapa gynnsamma betingelser för en ekonomisk och välskött administration av trafikbolagen. Vid provindelningen — vilken skulle omfatta de egentliga, till stadsbusstrafik ej hänförliga busslinjerna

och icke inbegripa vare sig godsbillinjer eller sådana smärre linjetrafikföretag, vari endast en personbil, en mindre buss eller ett för såväl gods- som personbefordran inrättat fordon komme till användning — skulle alternativa förslag uppgöras, innebärande medtagande, respektive uteslutande av den inom respektive län i statens järnvägars, postverkets eller vattenfallsverkets regi bedrivna busslinjetrafiken. Undantag för nyssnämnda smärre företag skulle främst göras beträffande sådana företag, vilkas trafik måste anses ägnad att ekonomiskt belasta ett regionalt trafikbolag utan att några mot belastningen svarande fördelar genom dess inlemmande i trafikbolaget för det dåvarande ansåges kunna beredas ortsbefolkningen eller andra trafikanter. Dessa undantag ansåg utredningen motive- rade närmast av det skälet, att, då huvudsakligen trafikekonomiska synpunkter syntes tala emot deras inlemmande i trafikbolagen, frågan om deras medtagande borde upptagas till närmare överbäggande först, då ut- sikter till en lönsamhetsberäkning med avseende å trafikbolagens verksam- het kunde vara för handen.

Av naturliga skäl fick provindelningen företagas utan annan än en helt allmän kännedom om respektive busslinjers lönsamhet och utan att på detta stadium av undersökningen närmare uppmärksamhet kunde ägnas åt vare sig taxefrågor eller turlistemässig och expeditionell samordning av trafiken eller behovet av olika terminalanordningar eller förbättrad trafik- ekonomi eller samordning av busslinjetrafiken med annan trafik av linje- karaktär. Provindelningen gav vid handen, att — med vissa överskridanden av länsgränsen för Kronobergs läns vidkommande — några kommunika- tionstekniska hinder för en omarrondering av busslinjetrafiken och indel- ning av länen i trafikområden, för Kronobergs län i fem och för Norrbottens län antingen i fem eller sex, icke syntes föreligga, under förutsättning att stora trafikområden tillskapades och att samtliga ovan avsedda busslinjer inom respektive län inlemmades i de tilltänkta trafikbolagen.

En provindeling med uteslutande av den av statens järnvägar och/eller postverket inom respektive län bedrivna busslinjetrafiken erbjöd synbar- ligen mycket stora svårigheter, bl. a. på grund av den geografiskt ofta oförmånliga uppdelningen av busslinjerna mellan enskilda företagare å ena sidan och de allmänna företagen å andra sidan. Dock anvisades be- träffande Norrbottens län, där en påfallande ringa del av busslinjetrafiken ombesörjes i statens regi, den möjligheten att genom linjebyte staten och enskilda företag emellan åstadkomma ett trafikområde med helt domine- rande statlig trafik. I Kronobergs län åter, där inom vissa delar av länet de av statens järnvägar trafikerade busslinjerna äro starkt inflätade i den i enskild regi bedrivna busslinjetrafiken, syntes särskilda trafikområden för den statliga trafiken icke för det dåvarande kunna åstadkommas. Varken för Kronobergs eller Norrbottens läns vidkommande hade i trafikområdena

intagits sådana ovan berörda smärre linjeföretag, vilka i förevarande sammanhang uppenbarligen borde lämnas åsido.

Vid tiden för verkställandet av provindelningen bedrev redan både statens järnvägar och postverket — i vissa län båda och i andra län endast statens järnvägar med dotterföretag — en omfattande busslinjetrafik, som berörde alla län i riket. Vid sådant förhållande kunde förslag till indelning av länen i så stora trafikområden, som — i huvudsaklig överensstämmelse med den av utredningen ovan presenterade skissen — vid provindelningen befunnits böra tillskapas, synbarligen icke uppgöras, utan att respektive trafikområden regelmässigt komme att inrymma busslinjer endels trafikerade av de statliga verken och endels av de enskilda bussföretagen. Inom sådana trafikområden måste självfallet någon form av samverkan mellan och samordning av statlig och enskild busslinjetrafik bliva aktuell, vadan spørsmålet, hur i praktiken ett samspel mellan statliga och enskilda busstrafikintressen kunde tänkas genomfört, närmast i syfte att åstadkomma ett ändamålsenligt ordnande av busslinjetrafiken inom respektive trafikområden, påkallade uppmärksamhet.

Innan utredningen i korthet redogör för sina härutinnan gjorda och i följd av tillkomsten av 1953 års trafikutredning icke fullföljda överväganden, bör i sammanhanget infogas det av utredningen redan den 12 juni 1950 avgivna, som bilaga nr 3 till detta betänkande fogade yttrandet över det av 1947 års järnvägsutredning avgivna betänkandet angående statens järnvägars organisation, del II.¹ Till komplettering av vad i detta yttrande omnämnts angående de särbestämmelser, som angå statens järnvägars biltrafik, bör anmärkas att jämlikt Kungl. Maj:ts i yttrandet omförmälda brev till järnvägsstyrelsen den 28 juni 1941 (SFS nr 555) angående yrkesmässig biltrafik, som enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande eller eljest med vederbörligt trafiktillstånd bedrives eller komme att bedrivas av järnvägsstyrelsen, skulle föreskrifterna i 5 § och 29 § 1—7 mom. i fråga om meddelande av särskilt trafiktillstånd samt fastställande av taxa icke äga tillämpning beträffande linjetrafik, till vars bedrivande Kungl. Maj:t lämnat medgivande. Jämlikt Kungl. Maj:ts brev till generalpoststyrelsen samma dag (SFS nr 554) meddelades förordnande om liknande undantag beträffande linjetrafik, som enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande bedreves eller komma att bedrivas av generalpoststyrelsen.

Bestämmelserna i 1941 års båda brev hava upphävts men i sak oförändrade överflyttats till Kungl. Maj:ts brev den 11 januari 1952 till järnvägsstyrelsen (SFS nr 3) och till generalpoststyrelsen (SFS nr 2).

De betänkligheter, som utredningen i sitt nyssnämnda yttrande anfört beträffande den statens järnvägars biltrafik givna särställningen, kan i allt väsentligt åberopas jämväl med avseende å de undantagsbestämmelser från

¹ SOU 1949:61.

tillämpningen av 1940 års förordning, som gällt och gälla för den av generalpoststyrelsen bedrivna busslinjetrafiken.

Redan utifrån de synpunkter utredningen i yttrandet den 12 juni 1950 anlade på ifrågakvarande undantagsbestämmelser fann utredningen anledning att i här förevarande sammanhang uppmärksamma den uppdelning av ansvaret för busslinjetrafikens ordnande mellan å ena sidan biltrafiknämnden och länsstyrelserna och å andra sidan järnvägsstyrelsen och generalpoststyrelsen, som synbarligen blivit en följd av statens järnvägars och postverkets omfattande förvärv av busslinjer. Dessa förvärv hava för biltrafiknämndens och länsstyrelsernas vidkommande jämväl medfört en successiv krympning av deras möjligheter att verka för busslinjetrafikens ändamålsenliga ordnande, en utveckling som icke torde hava varit förutsedd vid tillkomsten av 1940 års förordning. Även om denna ordning för tillståndsgivning beträffande busslinjetrafik icke kan anses innefatta något principiellt avsteg ifrån de grunder, på vilka 1940 års förordning bygger, får denna tillståndsgivning i allt fall anses stå i mindre god överensstämmelse med de i förordningen givna föreskrifterna, närmast i anseende till stadgandet i 3 §, enligt vilket det skall ankomma på en central myndighet — statens biltrafiknämnd — samt länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga biltrafiken.

Även de av järnvägsstyrelsen och generalpoststyrelsen gjorda ansökningarna om bemyndigande att öppna ny linjetrafik eller att övertaga redan bedriven linjetrafik göras till föremål för vederbörlig remissbehandling. Den reella prövningen av dessa ärenden får vid sådant förhållande anses vara enahanda som den, vilken de hos biltrafiknämnden eller länsstyrelse anhängiggjorda linjetrafikärendena underkastas. Emellertid måste i sammanhanget beaktas att, sedan väl begärt bemyndigande lämnats, den med bemyndigandet avsedda trafiken inordnas i ett annat trafiksystem än det, som i följd av tillståndsgivningen jämlikt 12 § i 1940 års förordning står under de tillståndsbeviljande myndigheternas överinseende. Härav följer att, då av ändamålsenlighetsskäl aktualiserade spørsmål angående linjetrafikens ordnande i en ort eller i en bygd uppkomma, dessa icke kunna företagas till avgörande av de tillståndsbeviljande myndigheterna utan respektive statliga verks medverkan samt att, därest olika uppfattning föreligger mellan den tillståndsbeviljande myndigheten och företrädarna för respektive verk angående hur den förevarande frågan bör ur trafikanternas synpunkt eller eljest lösas, annan utväg icke torde stå till buds än att hänskjuta ärendet till Kungl. Maj:t för avgörande, om så är att de skiljaktiga meningarna icke kunna sammanjämkas. Dessa omständigheter i förening med den bristande planmässighet, som tidigare varit utmärkande för det sätt på vilket vårt lands busskommunikationer utbyggts och som alltfört på många håll vidlåder företrädesvis landsbygdens försörjning med buss- och godsbillinjer och särskilt busslinjernas inbördes anpassning till

varandra och samtrafiken med andra kollektiva trafikmedel av linjekaraktär, talade enligt utredningens uppfattning för, att en för trafikanterna mera tillfredsställande lösning av det problemkomplex, som innehålles i de förut under punkterna 1), 8), 10) och 11) ovan redovisade frågeställningarna, snarare står att vinna genom att tillskapa större företagsenheter på busslinjetrafikens område än genom partiella ändringar av de bestämmelser i 1940 års förordning, som på sin tid bedömdes tillfyllest för ett ändamålsenligt ordnande av vårt lands busslinjetrafik.

För en samverkan mellan de inom ett trafikbolag av det slag, utredningen här ovan skisserat, företrädde statliga och enskilda intressena kunde enligt utredningens uppfattning olika vägar tänkas framkomliga. Vid sina överväganden härutinnan uppmärksammade utredningen bl. a. de synpunkter, som i olika remissyttranden över 1947 års järnvägsutrednings betänkande, del II, anlagts på frågan om en omorganisation av statens järnvägars biltrafik. I vissa av dessa yttranden framhölls önskvärdheten av en smidigare och med de lokala förhållandena mera införstådd ledning av den i statens regi bedrivna buslinjetrafiken, och i flera yttranden rekommenderades jämväl tillskapandet av regionala bolag under överinseende i en eller annan form av ett moderbolag, därvid förvaltningen av busstrafiken från toppen och nedåt helt borde skiljas från järnvägsförvaltningen. Vidare framhölls att inom ledningen för de lokala trafikbolagen utrymme borde beredas för olika trafikantgrupper, representerande skilda intressen.

Ehuruväl järnvägsutredningens betänkande, del II, och de däröver avgivna remissyttrandena i allt väsentligt endast taga sikte på frågan, hur statens järnvägars biltrafik bör för framtiden organiseras och sålunda icke syssla med de problem, som anmäla sig vid en samordning av såväl den av statens järnvägar med dotterbolag och av postverket bedrivna biltrafiken som den av enskilda företag utövade busslinjetrafiken, syntes emellertid ifrågavarande organisationsförslag och de skilda synpunkter, som vid remissbehandlingen anlades å detsamma, vara av sådant intresse för ställningstagandet till spörsmålen om åvägabringande av det samspel mellan allmänna och enskilda intressen, som busslinjeutredningen enligt ovan fann påkallat för de ovanberörda trafikbolagens del, att utredningen ansåg sig böra ägna detta utredningsmaterial en ingående uppmärksamhet. Av anförda skäl anser sig utredningen här böra lämna en kortfattad redogörelse för det i betänkandet presenterade organisationsförslaget och yttrandena över detsamma.

Järnvägsutredningen inledde sitt förslag med en tablå ägnad att belysa den omfattning, statens järnvägars samlade biltrafik uppnått vid årsskiftet 1948—1949, och konstaterade, att den samlade biltrafiken för statsjärnvägarnas del och i synnerhet för busstrafikens vidkommande då nått en avsevärd storlek. Utredningen fortsatte:

Säkerligen kommer den att ökas förutom på grund av den allmänna trafikut-

vecklingen såväl genom fortsatt förstatligande av järnvägar med biltrafik som genom förvärv av privata bilföretag. En ytterligare ökning sker, om ifrågasatt överflyttning av postdiligenslinjerna till statens järnvägar kommer till stånd. Den biltrafik, som hittills direkt eller indirekt bedrivits av statens järnvägar, torde med den hastiga tillväxt, som alltjämt utmärker densamma, kunna karakteriseras som en rörelsegren under uppbyggnad. Att organisationen under sådana förhållanden ej slutgiltigt utformats är naturligt. Även om expansionen av statens järnvägars biltrafik väl ännu under ganska lång tid kommer att fortsätta, synes utvecklingen dock ha hunnit så långt, att man nu kan och bör fastlägga de former, under vilka denna verksamhet bör bedrivas.

Statens järnvägars biltrafik utgör ett komplement till järnvägstrafiken ofta nog till och med i den bemärkelsen att den är en nödvändig del av en trafikapparat, där den spårbundna trafiken är kärnan. Uttryck härför är exempelvis att järnvägs-, buss- och lastbilstransporter i betydande utsträckning kombineras, att efter vissa järnvägslinjer godstågslägenheter ersättas med lastbilstransporter — en utveckling, som torde komma att bli än mer markerad — och att på motsvarande sätt persontrafik överflyttas från tåg till landsvägsbussar. För att detta trafikarbete skall ge bästa möjliga resultat, är det i lika mån ett intresse för företagaren och uppdragsgivaren-trafikanten att intim och friktionsfri samverkan mellan järnvägstrafiken och bilrörelsens företrädare äger rum. Organisationen av biltrafiken måste alltså vara ej blott smidig och enkel utan även skapa garantier för samverkan mellan de bägge rörelsegrenarna. För att få olika organisationsalternativ närmare belysta har utredningen uppdragit åt sina experter att verkställa vissa undersökningar. Sålunda har behandlats såväl alternativet med biltrafiken i statens järnvägars regi som olika alternativ med trafiken organiserad i ett eller flera särskilda bolag.

Utredningen har närmare diskuterat och övervägt följande huvudalternativ till en organisation av statens järnvägars biltrafik:

- 1) såväl buss- som lastbilstrafiken i statens järnvägars regi,
- 2) busstrafiken i statens järnvägars regi och lastbilstrafiken i bolagsform samt
- 3) såväl buss- som lastbilstrafiken i bolagsform.

Statens järnvägars buss- och lastbilströrelse ha flera beröringspunkter. För transport av styckegods och annat utnyttjas sålunda lastbilar som komplement till bussarna på vissa linjer. Vidare kunna de båda rörelsegrenarna gemensamt utnyttja personal, kontor, garage, driftverkstäder m. m. En effektiv samordning med därav följande möjligheter att ekonomisera driften bör därför på ett betryggande sätt säkerställas. Detta mål nås enligt utredningens mening bäst, om buss- och lastbilstrafiken organiseras som en enhet. Därigenom vinnes även den betydande fördelen att kontakten med trafikanterna beträffande såväl person- som godstrafiken kan ombesörjas av samma organ. Mot denna bakgrund har utredningen kommit till det resultatet, att de båda rörelsegrenarna böra inordnas under en gemensam organisation. Såsom förut framhållits bör organisationen av statens järnvägars biltrafik också vara sådan, att garantier skapas för en intim och friktionsfri samverkan med järnvägstrafiken. Det torde icke kunna bestridas, att den närmast liggande lösningen för att ernå och upprätthålla en sådan samverkan är att inordna biltrafiken i järnvägsorganisationen såsom fallet är med den av statens järnvägar för närvarande bedrivna busstrafiken. Problemet har emellertid ännu en sida.

Statens järnvägars lastbilstrafik står ännu endast i begynnelsen av sin verksamhet. Betydande utvecklingsmöjligheter återstå att tillvarata och utnyttja. Det har för utredningen stått klart, att denna rörelsegrens utveckling skulle i

hög grad befrämjas, om lastbilstrafiken allttjämt kunde få arbeta under friast möjliga former. Sålunda kräver lastbilstrafiken ofta snabba eller omedelbara beslut t. ex. då det gäller att träffa fraktavtal eller andra överenskommelser eller att förvärva trafikrörelser. Vidare kan lastbilsrörelsen icke i samma grad som busstrafiken och än mindre som järnvägstrafiken planläggas i detalj på förhand utan måste dagligen anpassas efter rådande förhållanden. Även med hänsyn till konkurrensen med privata företagare och kontakten med biltrafikens yrkesorganisationer är det av stor betydelse, att statens järnvägars lastbilstrafik kan fungera under samma enkla och smidiga former, som utmärka den privata företagsamheten på området. Allt detta medför att, då det gäller att bereda bästa möjliga förutsättningar för en affärsässig skötsel av lastbilsrörelsen, bolagsformen måste anses vara den mest ändamålsenliga. Utredningen är alltså av den mening, att lastbilstrafiken bör bibehållas i bolagsform.

Såsom i det föregående påvisats, äro vissa fördelar att vinna genom en enhetlig organisation av den samlade bilrörelsen. Dessa fördelar äro av den art och betydelse, att endast tvingande omständigheter böra få föranleda, att man avstår från dem. Man får även här väga faktorerna mot varandra. Därvid kommer närmast i betraktande önskemålet att skapa garantier för god samverkan med järnvägstrafiken. Utredningen kan för sin del icke finna annat än att tillfredsställande förutsättningar härför skola kunna åvägbringas och goda resultat ernås även vid drift i bolagsform, under förutsättning att rörelsen — som utredningen avser och i det följande närmare utvecklar — intimt sammankopplas med järnvägsdriften. Utredningen vill följaktligen förorda, att all statens järnvägar tillhörig buss- och lastbilstrafik friläggas från verkets organisation i övrigt och i stället drives i bolagsform.

Utredningen har övervägt, huruvida den samlade buss- och lastbilstrafiken bör organiseras som ett enda, hela landet omfattande bolag eller som flera regionala bolag. Då utredningen därvid funnit sig böra förorda den förra lösningen, har det avgörande motivet varit, att ett effektivt och ekonomiskt utnyttjande av materiel och personal är lättare att åstadkomma vid en organisation i ett bolag än i flera. —

Att ett fristående av statens järnvägar ägt bolag bildas för bilrörelsen behöver icke leda till att detta utrustas med alla de serviceorgan, som erfordras för driften. Det synes utredningen tvärtom naturligt, att bolaget, givetvis mot ersättning, i lämplig omfattning utnyttjar expertisen inom järnvägsstyrelsens olika fackbyråer och vid statens järnvägars linjeorganisation. Den lokala förvaltningsindelningen av bilverksamheten bör lämpligen ansluta sig till statens järnvägars linjeorganisation. Ledningen av bilrörelsen bör följaktligen åvila distriktscheferna inom ramen för de befogenheter, som delegeras till dem från bolagsstyrelsen. Med hänsyn till biltrafikens speciella karaktär skulle det vara värdefullt, om organisationen kunde så utformas, att garantier skapades för att lokala trafikintressen finge göra sig hörda. Utredningen anser därför att lekmän böra knytas till distriktsledningen som rådgivare i sådana bilärenden, som äro av speciellt intresse för trafikanterna t. ex. turlist- och taxefrågor. Även om buss- och lastbilstrafik ha många beröringspunkter, synes det lämpligt med en talesman för vart och ett av dessa trafikslag. De båda lekmännen böra utses av länsstyrelsen i det län, inom vilket tyngdpunkten av distriktets biltrafik ligger. —

Biltrafikens fältorganisation anser utredningen böra utformas ungefär så, som den för närvarande är vid SJ Biltrafik. Billinjerna böra alltså knytas till järnvägsstationerna i all den utsträckning så är möjligt och lämpligt. —

Det förhållandet att statens järnvägars tåg- och bilrörelse komma att vara or-

ganisatoriskt åtskilda, får givetvis icke under några förhållanden leda till att biltrafikens tjänsteställen stå främmande för järnvägstrafiken och vice versa. Det bör vara en självklar plikt för distriktschefer, trafikinspektörer, bilinspektörer samt järnvägs- och bilstationsföreståndare att inpränta hos tjänstemännen av alla grader medvetandet om att de tillhöra ett och samma företag, trots att organisationsformerna äro olika, och att de alltså äro skyldiga att hjälpa trafikanterna till rätta även i vad gäller det andra trafikmedlet. Allmänheten måste på järnvägsstationerna kunna få nöjaktiga informationer angående buss- och lastbilstrafiken samt på biltrafikens tjänsteställen angående järnvägstrafiken. Här för erforderliga tidtabeller, taxor m. m. skola alltså finnas tillgängliga och vara anslagna i väntsalor och hallar. —

För närvarande gälla undantagsbestämmelser för statens järnvägar i fråga om bl. a. tillståndsgivning, godkännande av fordon, periodisk efterbesiktning samt fastställande av taxor och tidtabeller. Dessa undantagsbestämmelser grundade sig på det förhållandet, att statens järnvägar äro ett samhällsägt företag. Då utredningens förslag ej innebär någon ändring i fråga om ägandeförhållandena utan endast beträffande organisationsformen, förutsätter utredningen att dessa undantagsbestämmelser komma att gälla även för bilbolag. —

Över betänkandet hördes ett stort antal myndigheter och organisationer. Busslinjeutredningen redovisar, i avsikt att belysa de frågeställningar som busslinjeutredningen ur synpunkten av sina överbägganden rörande de ovan omförmälda trafikbolagen samt deras gestaltning och verksamhetsformer funnit vara av värde i förevarande sammanhang, härefter intagna sammanställning av vissa remissyttranden.

Handelskamrarna tillstyrkte samtliga drift i bolagsform. En överbäggande majoritet förordade dock en uppdelning på skilda bolag av bussrörelsen och lastbilsrörelsen. Likaså rekommenderades en ytterligare uppdelning i regionalt avgränsade bolag under ledning av ett moderbolag eller holdingbolag samt framhölls önskvärdheten av att trafikantintresset bleve väl representerat i bolagsstyrelserna. Endast en handelskammare tillstyrkte, att bilrörelsens lokalförvaltning sammankopplades med järnvägens linjeförvaltning. Övriga handelskammare, som uttalade sig i denna fråga, framhöll önskvärdheten av att bilrörelsen helt frilades från SJ:s organisation; biltrafiken fordrade specialutbildad personal och möjligheter att fritt kunna konkurrera med andra trafikföretag. Alla handelskammare avstyrkte särskild förmånsställning för den statsägda biltrafiken utom såvitt gällde fordonskontrollen.

Sveriges Lantbruksförbund ifrågasatte lämpligheten av ett enda bolag för biltrafiken. Likaväl som järnvägsdriften vore artskild från bilrörelsen vore lastbilstrafiken olika busstrafiken. Konsekvensen härav borde bliva, att skilda bolag omhänderhade buss- och lastbilstrafiken. För busstrafiken torde ett riksbolag, som kunde använda sig av SJ:s fältorganisation vara lämpligt, under det att lastbilsrörelsen, som fordrade snabba beslut och anpassning efter dagsläget, krävde uppdelning på regionala bolag under ett moderbolag, ej minst för att kunna ernå smidigt samarbete med nä-

ringslivet. I vederbörande distrikts- eller bolagsledning borde finnas representanter för landsbygdsbefolkningen och jordbrukets ekonomiska för-
eningsrörelse.

Sveriges Grossistförbund framhöll, att för såväl trafikanterna som det allmänna det vore av betydelse att det statliga biltrafikväsendet arbetade under samma betingelser som den övriga buss- och lastbilstrafiken. Ej minst ur konkurrenssynpunkt vore det av betydelse, att möjligheter skapades för att kontinuerligt kunna följa omkostnads- och vinstutvecklingen inom den av järnvägen bedrivna landsvägstrafiken. Detta intresse kunde knappast fullt tillgodoses på annat sätt än därigenom att buss- och lastbilstrafiken inordnades under ett eller flera speciella bolag. De skilda lokala förhållanden, under vilka landsvägstrafiken arbetade, torde dock kräva regionala bolag under ett centralt moderbolag. Bilrörelsen borde intimt samordnas med järnvägsdriften men en alltför intim anknytning till järnvägsdistrikten måste leda till att huvudintresset alltid komme att ägnas åt järnvägstrafiken. Visserligen ledde en fritt uppbyggd lokalorganisation av biltrafiken till ökade omkostnader, men fördelarna av en självständigt arbetande bilrörelse vore så stora, att de mer än väl uppvägs kostnadsökningen. För den statliga biltrafiken behövdes ej andra förmåner än frihet från fordonsbesiktning och trafikförsäkring.

Sveriges Köpmannaförbund anslöt sig till bolagsformen men ifrågasatte, huruvida icke en organisation i ett antal regionala bolag vore att föredraga framför ett riksbolag. Samarbetet mellan bil- och järnvägsdriften borde emellertid icke taga sig sådana uttryck som att bolagets eller bolagens styrelser bleve helt identiska med den högre ledningen i järnvägsstyrelsen. Ur affärsekonomisk synpunkt vore det lyckligare, om biltrafiken helt betraktades som ett fristående företag, i vars styrelse endast för samordningens skull inginge någon representant för järnvägsstyrelsen. Några särskilda förmåner för den statliga biltrafiken borde icke ifrågakomma. Konkurrensen med den privata biltrafiken borde ske på lika villkor.

Sveriges Industriförbund förordade skilda buss- och lastbilsföretag i bolagsform och rekommenderade systemet med holdingbolag med underlydande regionala bolag inom olika delar av landet. Därmed skulle ansvaret för trafikresultatet och driften överföras på lokalstyrelser och ett uppkommande tävlingsmoment dem emellan bliva till fördel för trafikutvecklingen och allmänheten. Samarbetet med järnvägen skulle garanteras på så sätt, att generaldirektören för SJ vore ordförande i moderbolagens styrelser, medan representanter för distriktsförvaltningar vore ledamöter av lokalstyrelserna. Genom den föreslagna organisationen skulle vinnas en klar överblick över biltrafikens driftsresultat och räntabilitet, varjämte frikopplingen från järnvägsrörelsen skulle öka förutsättningarna för att i ledningen för bilrörelsen placera dugliga fackmän, helt oberoende av vid SJ anställd

personal och för dessa gällande befordringsregler. Bilrörelsen borde arbeta på samma villkor som den enskilda dock med rätt till egen fordonskontroll.

Svenska järnvägsföreningen anförde beträffande den statliga busstrafiken bland annat följande:

Busstrafiken ägnar sig enligt föreningens mening utmärkt väl att drivas i bolagsform. Det bör emellertid vara regionala bolag. Varje distrikt bör sålunda ha sitt eget bussbolag, eventuellt två eller till och med flera bolag, om de lokala förhållandena göra detta lämpligt. Varje smalspårsgrupp bör även ha sitt eget bussbolag, något som är särskilt viktigt, då övervakandet av landsvägstrafiken här är mer än annorstädes påkallat. Det synes riktigt, att varje naturligt avgränsat bussnät får bli ett särskilt bolag. Härigenom blir det möjligt att i detalj följa bussrörelsens ekonomi, vartill kommer att ett regionalt bolag har större möjligheter än en centralt ledd bussrörelse att växa sig in i traktens transportbehov och ekonomiska utveckling.

Kooperativa Förbundet påpekade, att den föreslagna organisationen av biltrafiken icke innebure ett friläggande av bilrörelsen från järnvägsförvaltningen i övrigt, eftersom dess lokala organisation föreslagits inrangerad inom SJ. En sådan ordning borde dock undvikas och förbundet angav skälen härför. Sedan förbundet i sitt yttrande redogjort för sin uppfattning, att landets trafikväsende bäst främjades, om statens järnvägar och statens biltrafik icke sammanfördes till ett gemensamt företag, anförde förbundet vidare:

Skall statens biltrafik underställas en central ledning, vill styrelsen föreslå, att försök göres med att inkoppla trafikanter och anställda i företagets ledning. Ett samägt företag mellan staten och trafikanter borde i så fall komma till stånd. För att binda ägarnas ekonomiska intressen vid SB¹ borde de till skillnad från vad som gäller i andra samägda företag (tobaks- och spritmonopolen) icke vara garanterade utdelning eller ränta på aktiekapitalet. Tager staten risken genom att garantera utdelning på aktiekapitalet, kan man vänta, att privata aktieägare visa föga intresse för SB:s ekonomiska förvaltning. De större intresseorganisationerna borde beredas tillfälle att teckna kapital och att utse styrelseledamöter. De organisationer, som torde kunna komma i fråga, äro exempelvis Industriförbundet, några ledande branschsammanlutningar, Sveriges Hantverks- och Småindustriorganisation, Grossistförbundet, Köpmannaförbundet, Lantbruksförbundet, Kooperativa förbundet och Landsorganisationen samt Tjänstemännens Centralorganisation.

Emellertid ifrågasätter styrelsen, om det är lämpligt att organisera statens biltrafik efter en central organisationsplan, som gäller för SJ och andra hela landet omspännande statsägda företag. Statens järnvägar, Postverket, Vin- och Spritcentralen och Tobaksmonopolet arbeta givetvis rationellare under en central ledning. Landsvägstrafiken är till sin väsentligaste del lokalbetonad för såväl person- som godsbefordran, och kända skäl tala för att på kortare avstånd landsvägstrafiken kommer att undantränga järnvägarna. Detta inte endast för personbefordran utan även för godstransport. Är detta påstående riktigt, vilket knappast kan bestridas, bör vid utformandet av en organisationsplan hänsyn tagas här till. Är den spårlösa trafiken av lokal karaktär bör denna givetvis också le-

¹ »Statens bilar.»

das och förvaltas av lokala organ. En landsomfattande centraliserad dirigering av lokaltrafiken måste vara olämplig. Detta oberoende av om ledningen utövas av järnvägsstyrelsen eller av en styrelse för en landsomfattande speciell organisation med uppgift att inom en gemensam förvaltning dirigera biltrafiken. Den mest ändamålsenliga organisationsformen synes därför vara, att speciella organ bildas inom varje lokalt trafikområde, vilka borde ägas av kommuner eller enskilda intressenter eller i någon form av samordning mellan de nämnda parterna. Styrelsen anser alltså att landsvägstrafiken bör drivas, ledas och förvaltas lokalt och omfatta naturliga trafikområden, vars storleksordning blir beroende på förhållandena på varje ort. Trafikföretagen kunna alltså omfatta en stad, en eller flera kommuner, städer och kommuner tillsammans etc., allt efter trafiktekniska och trafikekonomiska förutsättningar. I sådana företag böra trafikanterna tillskjuta en del av kapitalet och erhålla mandat i styrelsen. I regel torde kommunerna tillförsäkra sig aktiemajoriteten och enskilda intressenter alltså bli minoritetsägare. Till att bli delägare i sådana företag borde större trafikanter eller sammanslutningar av trafikanter inbjudas. Aktiekapitalet i trafikföretaget borde icke erhålla garanterad utdelning. Det kan förutses, att större industriföretag och där anställda på någon plats komma att visa intresse för att bli delägare i trafikbolaget och således också få rätt att utse styrelseledamöter i företaget. Domineras platsen av jordbrukare, kan det väntas att deras organisationer inträda som delägare och likaledes få rätt att utse ledamöter av styrelsen. Affärsmän, kooperativa föreningar kunna även de ha intresse av delägarskap och alltså böra beredas plats i styrelsen. Man kan vänta, att samhället förbehåller sig rätt att äga majoritet av aktiekapitalet och som majoritetsägare utse majoriteten i styrelsen samt att trafikanter beredas tillfälle att inträda som minoritetsägare och genom att tillförsäkras platser inom styrelsen få inflytande på förvaltningen. Den omvända ordningen i fråga om investering av kapital och inflytande bör inte vara utesluten. Organisationsformen för sådana lokala sammanslutningar bör fastställas efter rådande förhållanden på varje plats. För att säkra företagareintresset borde i bolagsordningen föreskrivas, att företaget skall skötas så, att skälig ränta erhålles på aktiekapitalet. Denna borde begränsas till att motsvara 5 procents årlig ränta.

Sådana lokala trafikföretag, som här nämnts, böra sedan kunna samlas i en gemensam organisation för utbyte av erfarenheter och gemensamma inköp av material. Då blir den centrala organisationen en tjänare åt de lokala och inte en dirigerande överorganisation.

Landsorganisationen påminde om, att den i yttrande över 1944 års trafikutrednings betänkande framhållit, att ett samhälleligt inflytande över själva trafiken icke i princip kunde avvisas, men påpekade det uppenbara i att motiven för olika åtgärder från samhällets sida minskade i samma mån som samhälleliga organ i konkurrens med enskilda kunde påverka utvecklingen och förhindra tendenser, som ur samhällelig synpunkt tedde sig ogynnsamma. Det borde alltså vara till fördel, när staten på trafikområdet åvägbringade konkurrens med privata trafikföretag. Landsorganisationen tillstyrkte förslaget och framhöll, att goda resultat borde kunna ernås vid drift i bolagsform, under förutsättning att verksamheten intimt sammankopplades med järnvägsdriften.

Statskontoret ansåg, att anordningen med ett särskilt bolag för den stat-

liga bilrörelsen skulle innebära en direkt nackdel, i det att följderna skulle bli, att den erforderliga samverkan mellan olika grenar av samma trafikföretag med i det stora hela gemensamma trafikuppgifter, komme att motverkas vid tillämpning av icke blott skilda organisationsformer utan även skilda anställningsvillkor. Den dubbelställning, som distriktscheferna enligt förslaget skulle komma att intaga såsom underställda dels järnvägsstyrelsen och dels styrelsen för bilbolaget, syntes kunna medföra oklara befäls- och ansvarsförhållanden. Med hänsyn härtill avstyrktes förslaget.

Kommerskollegium tillstyrkte bolagsformen på de skäl utredningen anfört men ifrågasatte, huruvida icke ledningen för bilrörelsen bleve smidigast och effektivast genom en organisation av rörelsen i ett moderbolag jämte regionalt avgränsade dotterbolag. Särskilda förmåner för bilbolaget avstyrktes.

Statens biltrafiknämnd framhöll, att organisationsfrågan icke vore tillräckligt utredd. Därest bolagsformen skulle komma till användning, borde i vart fall skilda bolag leda buss- och lastbilstrafiken. Busstrafiken krävde en nära anknytning till järnvägsdriften, under det att lastbilstrafiken borde erhålla en självständigare ställning. En minoritet inom nämnden förordade en från järnvägsstyrelsen fristående organisation av biltrafiken. Enighet rådde därom, att biltrafiken borde organiseras såväl centralt som lokalt på sådant sätt, att dess ställning i förhållande till järnvägsförvaltningen bleve i möjligaste mån självständig. Den statliga bilrörelsen borde icke komma i åtnjutande av särskild förmånsställning.

Statens järnvägars överrevisorer anförde:

Beträffande buss- och lastbilstrafikens organisation föreligga en mångfald problem, vilka vi i detta yttrande ej ansett oss böra ingå på. Vi komma därför i det följande att inskränka oss till vissa principfrågor av mera allmän betydelse, nämligen buss- och lastbilstrafikens organisatoriska ställning närmast i förhållande till järnvägsorganisationen samt frågan om företagsformen och förhållandet mellan den centrala och lokala organisationen. Vi komma icke heller att ingå på de frågor, som uppkomma under den tid övergången till en ny organisationsform äger rum. —

1947 års järnvägsutredning har, efter en inledande översikt över nuvarande driftsformer och organisation av den av statens järnvägar ägda biltrafiken, redovisat vissa organisationsförslag under senare tid, bland dem det som överrevisorerna vid statens järnvägar framlade i sin berättelse för år 1943. Överrevisorernas förslag innebar i princip, att biltrafikens organisation borde lösas genom samordning och icke sammanslagning med järnvägens organisation. Bland de synpunkter som överrevisorerna anlade på organisationsfrågan må följande här återgivas.

Då ett järnvägsföretag utövar trafik å landsvägarna, bör företaget arbeta under samma betingelser som övriga vägtrafikföretag. Biltrafikrörelsen torde därjämte böra bedrivas under sådana former, att rörelsens verkliga kostnader bli fullt klarlagda. Rörelsen bör emellertid utnyttja de järnvägens organ och lokaler, som kunna vara lämpliga för ändamålet, men fulla kostnader för ett sådant ianspråktagande skola debiteras bilrörelsen. Vidare synes böra ihåggkommas, att

bilrörelsen arbetar med små enheter på stora områden och därför blir mera beroende av den enskilde tjänstemannens initiativ och självständiga omdöme än järnvägsrörelsen, där man arbetar med större enheter och kontinuerlig övervakning. Det torde i detta sammanhang böra framhållas, att det kräves en särskild erfarenhet att leda ett biltrafikföretag och att rätt kunna bedöma den enskilde tjänstemannens arbetsprestationer. Biltrafikerörelsen kräver på grund av sin natur stor lokalkännedom. Den inarbetade personliga kontakten med trafikanterna är oundgängligen nödvändig. Bilrörelsen är — liksom järnvägsrörelsen — i starkt behov av personer, vilka äro specialister eller hava läggning för att bliva specialister beträffande detta särskilda slag av trafikmedel. Beträffande den lokala organisationen ifrågasatte överrevisorerna, om icke självständiga bilsektioner av i förhållande till billinjernas storlek väl avvägd omfattning borde inrättas.

Till dessa synpunkter kunna vi alltjämt i huvudsak ansluta oss. Enär behovet av en ökad självständighet för buss- och lastbilstrafiken under mellantiden ökat i styrka, äro vi dock beredda att tillstyrka längre gående åtgärder i syfte att tillgodose detta behov. Behovet av buss- och lastbilstrafik som komplettering till järnvägstrafiken bör ej vara avgörande vid valet mellan olika organisationsalternativ. Det självklara kravet på samordning mellan de olika trafikmedlen bör, enligt vår mening, mycket väl kunna tillgodoses, även om landsvägstransporterna för järnvägens räkning utföras genom ett fristående organ. En organisation som väsentligen utformas med sikte på att bussrörelsen skall sammanhållas med järnvägarnas persontrafik och lastbilsrörelsen med järnvägarnas godstrafik skulle enligt vår mening lätt kunna bli utvecklingshämmande därigenom att det gemensamma för buss- och lastbilstrafiken kan bli för litet beaktat samt att intresset för att tillgodose transportbehov, som icke äro beroende av järnväg, får sämre möjligheter att göra sig gällande. SJ:s bilrörelse har i ökad omfattning även fått självständiga från järnvägsrörelsen mer eller mindre skilda uppgifter. Buss- och lastbilstrafiken får sålunda i betydande omfattning förse hela trafikområden med nödiga kommunikationer. Ett exempel härpå utgör GDG:s biltrafik, som ombesörjer både buss- och lastbilstrafik inom statens järnvägars nuvarande 7:e distrikt. SJ:s lastbilsorganisation betjänar också i viss utsträckning enskilda företag, som eljest skulle anskaffa och driva egna firmabilar eller utöka sin bilpark, med att omhändertaga och lösa vissa av företagens trafikproblem. Denna utveckling har medfört, att behovet att i organisatoriskt hänseende basera biltrafiken på järnvägsförvaltningen minskat. Jämsides med denna utveckling har buss- och lastbilstrafiken efter kriget i ökad omfattning börjat tagas i anspråk av järnvägsföretagen — såväl statens järnvägar som enskilda bolag — för att rationalisera transporterna särskilt på bibanor. Vi äro av den uppfattningen, att detta arbete skulle befrämjas, om man även inom det statliga trafikområdet kunde erhålla ett visst mått av tävlan, då det gäller att få fram de ur det helas synpunkt mest ekonomiska transportanordningarna. Även med hänsyn härtill skulle det vara av värde med en från järnvägsorganisationen så mycket som möjligt frigjord buss- och lastbilsorganisation. Trafikanterna skulle ej få samma känsla av att ha med ett trafikmonopol att göra. Vid diskussioner med de organ som ha hand om trafikvärningen för de båda trafikmedlen — bil och järnväg — skulle de känna tillfredsställelsen att veta att deras trafikproblem belysts ur olika synpunkter. Mången gång kanske då också tanken på den tredje möjligheten, nämligen den att ta transportfrågan i egna händer skulle skrinläggas. Vi vilja slutligen peka på de goda erfarenheter, som vid GDG vunnits av en i bolagsform bedriven, från järnvägsförvaltningen fristående buss- och lastbils-

trafik. Detta bolags erfarenheter borde kunna bli vägledande för SJ:s buss- och lastbilsverksamhet i flera avseenden, bl. a. i fråga om rekryteringen av personal. —

Järnvägsutredningen har föreslagit, att såväl buss- som lastbilstrafiken organiseras i bolagsform. Vi vilja på denna fråga anlägga följande allmänna synpunkter.

Då statlig affärsverksamhet bedrivs i affärsverksform skola vissa konstitutionella regler iakttagas. Därigenom erhålla statsmakterna kontroll över affärsverksamheten t. ex. i fråga om investeringar, anställning och avlöning av personal, taxesättning, fastighetsförsäljningar o. s. v. En statlig affärsverksamhet i bolagsform skulle, såvida icke särskilda förbehåll göras, få en betydligt friare ställning gentemot statsmakterna. Enligt vår mening är en ökad handlingsfrihet i nyssnämnda avseenden i viss utsträckning önskvärd. En reformering av affärsverksformen i sådan riktning skulle vara förenad med betydande svårigheter och, om den skulle kunna genomföras, kommer det i varje fall att dröja ganska länge. Bolagsformen är därför att föredraga. Härtill kommer att bolagsformen kan hållas helt fri från de tyngande administrativa former som affärsverken ärvt från den allmänna statsförvaltningen. Det är vidare enligt vår mening av vikt, icke minst ur psykologisk synpunkt, att SJ:s buss- och lastbilstrafik får arbeta på transportmarknaden under samma former som förekomma i den enskilda yrkesmässiga trafiken och firmabiltrafiken. Eljest kan hos trafikanter och konkurrenter uppstå oklarhet, huruvida rörelsen drives på samma ekonomiska villkor som enskilda bolag. Vi finna det även ur dessa synpunkter vara en fördel, om den vanliga bolagsformen kan användas i stället för affärsverksformen.

En konsekvens av det senast anlagda betraktelsesättet är, att den statliga linjetrafiken med buss och lastbil bör vara underkastad samma bestämmelser som för enskilda trafikföretag gälla i fråga om tillståndsgivning samt fastställande av taxor och tidtabeller. Nuvarande undantagsställning för den statliga biltrafiken torde visserligen icke innebära någon privilegiering av denna, bortsett från att handläggningen av ärendena kan ske snabbare. Värdet av en formell likställighet torde dock vara större än de administrativa olägenheter, som eventuellt kunna uppkomma genom den omständligare handläggningen av tillstånds- och fastställelseärendena i vanlig ordning. Då det gäller godkännande av fordon och periodisk efterbesiktning har SJ redan nu en besiktningsorganisation och är sålunda i praktiken jämförbart med privata företagare i detta avseende. Vi vilja i detta sammanhang slutligen fästa uppmärksamheten på att en utvidgning av statens biltrafiknämnds tillståndsgivning till att jämväl avse den statliga biltrafiken bör medföra, att denna får en egen representant i nämnden, såvida icke tidigare framförda förslag att helt slopa intresserepresentationen i nämnden skulle genomföras. —

I likhet med järnvägsutredningen anse vi, att ett centralt bolag för all SJ:s buss- och lastbilstrafik bör finnas. Styrelsen för detta bolag bör på lämpligt sätt delegera beslutanderätt på lokala organ och hos sig behålla uppgiften att samordna dessa lokala organs verksamhet. Frågor om t. ex. standardisering av bilparken och spörsmål av allmän företagspolitisk karaktär böra sålunda behandlas och i flertalet fall lösas av centralbolagets styrelse.

Beträffande den lokala organisationen ha vi övervägt olika lösningar, antingen med regionala bolag eller med distriktskontor för linjegrupper av lämplig storlek. Genom att organisera även den lokala förvaltningen i bolagsform skulle sannolikt ökade garantier erhållas för att buss- och lastbilstrafiken får en tillräcklig självständighet såväl gentemot det centrala organet som mot den

lokala järnvägsförvaltningen samtidigt som det nödvändiga sambandet upprätthålles. En dylik ställning bör emellertid kunna åstadkommas även med distriktskontor, förutsatt att befogenhetsfördelningen utformas med sikte härpå. Vi kunna sålunda tänka oss båda dessa organisationsformer. Oavsett vilken organisation som väljes, bör man emellertid undvika att, såsom utredningen föreslagit, låta biltrafikkontor och garage jämte stationär och åkande personal såsom allmän regel mer eller mindre ingå i järnvägens trafikavdelning och sortera under närmaste järnvägsstation och dess föreståndare. Då vi nu förordar en självständig bilorganisation i bolagsform synes det oss icke heller lyckligt att låta föreståndarna för den lokala biltrafiken ingå i de av utredningen föreslagna distriktsförvaltningarna. Det förefaller oss i stället vara önskvärt, att biltrafiken erhåller sin egen organisation med egen förvaltningspersonal, vilken dock givetvis skall samarbeta med motsvarande järnvägspersonal.

Järnvägsstyrelsen framhöll i sitt yttrande vikten av att bil- och tågpersonalen hade känslan av att tillhöra ett och samma företag. Så vore nu i stort sett fallet. Bilrörelsen vore, om stadd i utveckling, dock i stort sett ett komplement till järnvägsdriften. Utvecklingen syntes ej ha gått så långt, att man nu kunde och borde fastlägga de slutliga former under vilka bilverksamheten borde bedrivas. Övriga remissvar gäve även vid handen att oenighet rådde om den lämpligaste formen för den framtida organisationen av bilrörelsen. Vid sådant förhållande borde den gamla regeln gälla, att man i tvivelaktiga fall ej skulle handla.

Järnvägsstyrelsen anförde vidare:

Utredningen har låtit behandla flera olika alternativ med biltrafiken i statens järnvägars regi eller organiserad i ett eller flera bolag. Däremot synes man ej ha studerat möjligheterna att — med bortseende från enhetlighetskravet — inom de tre företagen utan genomgripande yttre organisationsförändringar kunna genomföra de reformer, som kunde befinnas påkallade. Utredningen har närmare diskuterat och övervägt följande huvudalternativ:

- 1) Såväl buss- som lastbiltrafiken i statens järnvägars regi,
- 2) busstrafiken i statens järnvägars regi och lastbiltrafiken i bolagsform samt
- 3) såväl buss- som lastbiltrafiken i bolagsform.

Det första alternativet innebär, att SJ Biltrafik i sig skulle innesluta såväl GDG Biltrafik som SLAB, det andra, att GDG Biltrafik uppdelas på SJ Biltrafik och SLAB, det tredje slutligen, att alla tre företagen uppgå i ett enda nytt företag, som till sin karaktär närmast överensstämmer med GDG Biltrafik.

När utredningen förordar det tredje alternativet, synes bevisföringen ungefär följa nedanstående starkt schematiserade linje:

- 1) statens järnvägars biltrafik är ett komplement till järnvägstrafiken;
- 2) organisationen måste icke blott vara smidig och enkel utan även skapa garantier för samverkan mellan de bägge rörelsegrenarna;
- 3) lastbiltrafiken skulle gynnas av bolagsformen;
- 4) buss- och lastbilsrörelsen ha flera beröringspunkter och kostnaderna skulle kunna nedbringas, om de arbetade i samma företag;
- 5) buss- och lastbilstrafiken böra därför sammanslås i bolagsform.

Beroende på olika inställning till frågan om den roll, statens järnvägars biltrafik skall spela i framtiden, vilken inställning i sin tur i viss mån influeras av hur vederbörande ställer sig till dagens, i det föregående berörda psykolo-

giskt betonade problem, men även av hans tro på hur det framtida konkurrens-läget järnväg — landsväg kommer att utveckla sig, ha de, som yttrat sig till styrelsen, säkerligen olika uppfattning beträffande ledet 1), ehuru detta mera sällan klart utsagts. Full enighet torde råda om 2). Många flera torde vara övertygade om riktigheten av 3) än av 5). Avgörandet härvidlag torde även influeras av ställningstagandet till 1), särskilt i vad avser tron på det framtida konkurrens-läget järnväg — landsväg. Ifråga om 4) råder väl i och för sig icke delade meningar, men det förfäktas också, att beröringspunkterna buss — järnväg och lastbil — järnväg äro viktigare.

Styrelsen vill ifråga om 4) framhålla, att den samordning mellan bussar och lastbilar, som utredningen finner erforderlig, nämligen gemensamt utnyttjande av personal, kontor, garage och driftverkstäder m. m., redan är ordnad, vilket bl. a. framgår av de riktlinjer, som utarbetats för samarbetet mellan järnvägen och SLAB. Enligt dessa riktlinjer gäller bl. a. att biltrafikinspektören under distriktschefen är chef för båda rörelserna på distriktet, att SJ Biltrafiks tjänsteställen fungera för både buss- och lastbilrörelsen, och att garage, verkstäder och stationer utnyttjas gemensamt, allt i den utsträckning detta är möjligt och lämpligt. Varken garage eller andra för biltrafiken behövlige byggnader uppföras utan att all möjlig hänsyn tages till båda rörelsernas beräknade behov. Ej heller bokföringsmässigt vållar det några olägenheter med skilda driftsformer för bussrörelsen och för lastbilrörelsen, enär varje driftslag även vid en sammanslagning av rörelserna bör redovisas var för sig, såsom också sker vid SJ inom de områden, där lastbilrörelsen är av nämnvärd omfattning, samt vid GDG, detta för att kunna utröna det ekonomiska utfallet för vardera rörelsen, vilket är viktigt ej minst ur taxesynpunkt.

Ifråga om busstrafikens beröringspunkter med järnvägen i 4) vill styrelsen framhålla, att det ej torde kunna förnekas, och så har ej heller gjorts, att många sådana beröringspunkter finnas, vilka icke påverkas av koordination med lastbiltrafiken. Som exempel härpå, när busstrafiken är komplement till järnvägens persontågstrafik, kan nämnas personalens gemensamma utnyttjande för järnvägs- och bussrörelsen, biljetternas alternativa giltighet å tåg och buss, anordningen med direkta biljetter och direkt resgodsbefordran i samtrafik järnväg — buss samt den samverkan, som måste äga rum vid upprättandet av tidtabeller så att tåg- och bussturer i möjligaste mån komplettera varandra och lämpliga anslutningar ordnas på för trafikanterna fördelaktigast sätt. Flera i stort sett motsvarande beröringspunkter finnas också mellan lastbiltrafiken å ena sidan och järnvägstrafiken å den andra. — Även mellan busstrafik och lastbiltrafik finnas beröringspunkter av likartad natur, exempelvis lastbilar som komplement till bussar för transport av styckegods eller andra liknande kombinationer för att låta en transport ske på billigast sätt. För här föreliggande organisationsfråga torde emellertid dylik trafik ej ha någon avgörande betydelse.

Mot bakgrund av här antydda, högst skiljaktiga synpunkter på 1)—4) förefaller det styrelsen ganska naturligt, att man kommit till så högst skiljaktiga slutresultat ifråga om den lämpligaste *enhetliga* lösningen av organisationsfrågan. Oförenliga premisser giva oförenliga resultat. Styrelsen skulle visserligen det oaktat nu kunna taga ställning till problemet och föreslå en enhetlig lösning och därefter verka för att denna också genomfördes. Vilken lösning som därvid än valdes, skulle den dock alltid från vissa håll komma att betraktas som en tvångslösning. Denna omständighet bör enligt styrelsens mening tillmätas stor betydelse, allrahelst som kravet på en enhetlig lösning i förevarande läge ej synes entydigt styrkt.

Av ovan anförda skäl anser styrelsen, att utredningens förslag i vad gäller biltrafikens organisation icke bör föranleda någon åtgärd.

Som framgår av innehållet i flertalet av de ovan återgivna eller direkt citerade remissyttrandena har tanken där framförts att tillskapa regionala trafikbolag i syfte att nyordna den av statens järnvägar bedrivna biltrafiken. I några av dessa yttranden har jämväl den inom busslinjeutredningen tidigare diskuterade frågan om åvägabringande av ett samspel mellan allmänna och enskilda intressen inom regionala trafikbolag berörts. Busslinjeutredningen, som för sin del som ovan anförts diskuterade detta spörsmål med utgångspunkt från den konstruktion av trafikbolagens tillstånd, för vilken utredningen ovan i korthet redogjort, ställdes därvid givetvis inför spörsmålet, om behörigt hänsynstagande till de trafikpolitiska och ekonomiska synpunkter, som kunna vara att anlägga på å ena sidan statens järnvägars behov av att uppbygga och bedriva en busslinjetrafik vid sidan av eller i direkt anslutning till järnvägstrafiken och å andra sidan postverkets till busslinjetrafiken knutna intressen.

Det torde ej kunna förnekas, att biltrafiken inom ramen för det samlade inrikes transportväsendet är av vital betydelse för statsjärnvägarnas effektivitet och ekonomi. Av de synpunkter, vilka vid ett sådant betraktelsesätt påfordra uppmärksamhet, förtjäna i detta sammanhang de särskilt beaktande, som sammanhånga med statsbanornas behov av att äga tillgång till busslinjer för samordning av den spårbundna trafiken med busslinjetrafiken till ersättande temporärt eller definitivt av tågdrift med bussdrift eller för möjliggörande av ett alternativt användande av de båda trafikmedlen å jämlöpande järnvägs- och landsvägssträckor. Vidare bör beaktas, att busslinjetrafik i statsbanornas egen regi kan vara ägnad att komplettera trafiken å jämlöpande järnvägssträckor och/eller leda trafikanterna till det trafikmedel, som i det särskilda fallet, närmast ur statens järnvägars synpunkt, framstår såsom mest ekonomiskt. För postverkets del torde dess till busslinjetrafiken knutna speciella intressen alltjämt hänföra sig till de särskilda möjligheter till postföring inom helt eller till övervägande del järnväglösa områden i vårt land, som denna trafik öppnar. För både statsbanornas och postverkets vidkommande lär det rent ekonomiska intresset till en del överensstämma med det intresse, som de enskilda företagen på området företräda. De av de statliga verken trafikerade busslinjerna torde nämligen numera — med reservation för viss, främst av postverket bedriven trafik — i stort sett i vad avser trafikantunderlag, driftkostnader och andra på rörelseutfallet inverkan faktorer, bortsett från vissa skatter, föga skilja sig från genomsnittet av de av de enskilda företagen trafikerade busslinjerna.

Vid sina överväganden, hur ett samspel mellan statliga och enskilda intressen — med beaktande jämväl av de här i korthet presenterade speciella intressen som för statens järnvägars och postverkets del anmäla sig

i förevarande sammanhang — kunde tänkas ordnat inom trafikbolagens ram, syntes vid utredningens preliminära överväganden av dessa frågor en framkomlig väg möjligen vara att — med fasthållande av tanken på speciella trafiktillstånd för trafikbolagens del och med avgränsning av områdena för respektive bolags verksamhet på i huvudsak ovan angivna sätt — nybilda regionala trafikbolag *a n t i n g e n* så, att varje företag, privatägt eller statsägt, ingår i gemenskapen med värdet av sina till respektive busslinjer knutna tillgångar och erhåller aktier i trafikbolaget i proportion till de tillskjutna värdena, *e l l e r* — om och i den mån förekomsten inom trafikbolagets verksamhetsområde av andra trafikmedel av linjekaraktär därtill föranleda — så, att företrädarna för dessa beredas möjlighet att före eller i samband med bolagsbildningen förvärva annat eller andra bussföretag, som eljest kunde med egna värden ingå i trafikbolaget, för att tillförsäkras dominans i detta. Oavsett, huruvida respektive trafikbolag erhåller den ena eller andra uppbyggnaden, böra lokala intressen, representerade av bl. a. kommuner och företrädare för trafikant-, handels- och näringsintressen, beredas tillfälle att ekonomiskt medverka i bolagen och dela ansvaret för deras skötsel.

Innan busslinjeutredningen kunde gripa sig an med något detaljarbete beträffande de komplicerade och svårbemästrade frågeställningar, som en sådan lösning aktualiserar, mera måhända såvitt trafikbolagen angår än beträffande behovet av en för dessa avsedd central organisation, fann utredningen påkallat att göra bruk av den i direktiven inrymda befogenheten att hos Kungl. Maj:t göra framställning om de utvidgningar av dessa, som under arbetets gång kunde visa sig erforderliga. Vid denna tidpunkt under utredningens arbete hade 1947 års järnvägsutrednings betänkande jämte däröver avgivna remissyttranden redan lagts till kommunikationsdepartementets handlingar, synbarligen med föranledande av den omständigheten att 1951 års riksdag i skrivelse den 1 december 1951, nr 365, i anledning av väckta motioner hemställt om allsidig utredning av de statliga företagsformerna.¹

Sedan 1953 års trafikutredning tillsatts, ansåg sig busslinjeutredningen av naturliga skäl förhindrad att vidare arbeta med den lösning av de under punkterna 1), 8), 10) och 11) i direktiven berörda frågeställningarna, som tillskapandet av regionala trafikbolag kunde innebära, varför någon framställning om utvidgning av utredningsuppdraget ej heller gjordes. Utredningen har emellertid ansett befogat, att i detta delbetänkande redovisa ovanberörda delar av sitt utredningsmaterial ävensom sina preliminära överväganden beträffande denna alternativa lösning.

Att en lösning av nyssnämnda frågeställningar i enlighet med utredningens

¹ Utredningsmän tillkallade den 30 juni 1953. Direktiven för utredningen återfinnas i 1954 års riksdagsberättelse (I Fi 33).

i detta kapitel redovisade överväganden redan på principdiskussionens stadium erbjuder påtagliga svårigheter, stod klart för utredningen. För en närmare bedömning av möjligheterna att inom trafikbolagens ram åvägbringa en samverkan mellan statliga och enskilda intressen innefattade ej heller det vid denna tidpunkt av utredningen sammanbragta materialet erforderligt underlag. Utredningen ansåg sig emellertid böra räkna med, att återkallelseinstitutet kunde få en ändrad utformning och innebörd, i huvudsaklig överensstämmelse med vad i femte kapitlet föreslagits, och att därmed *en* väsentlig förutsättning för genomförandet av denna alternativa lösning i sinom tid skulle vara för handen. Denna lösning kan nämligen enligt utredningens uppfattning näppeligen i praktiken genomföras, med mindre återkallelseinstitutet jämkas. Även om någon befogad erinran icke kan framställas vare sig mot de tillståndsbeviljande myndigheternas tolkning av gällande bestämmelser om återkallelse av trafiktillstånd eller mot det begränsade bruk, de gjort av stadgandet i 19 §, har dock spørsmålet om deras medverkan i arbetet med ordnandet av linjetrafiken under giltighetstiden för 1940 års förordning underkastats andra aspekter. Så har fallit blivit icke minst därigenom, att den statliga företagsamheten på busslinjetrafikens område under denna tid expanderat i betydande omfattning. Vidare hava efter ikraftträdandet av 1940 års förordning för enskilda juridiska personer tills vidare gällande tillstånd att bedriva busslinjetrafik meddelats i en utsträckning och för vissa bussföretags del jämväl i en omfattning, som uppenbarligen icke förutsågs vid tiden för förordningens tillkomst. Denna tillståndsgivning, som i och för sig varit motiverad ur skilda lämplighetssynpunkter, har på ett sätt, som de tillståndsbeviljande myndigheterna synbarligen icke alla gånger vid tillståndsgivningen förutsett, kommit att försvåra möjligheterna att senare disponera över dessa på obegränsad tid gällande trafiktillstånd, när så ur effektivitets- och rationaliseringssynpunkt eller eljest kan vara i det allmännas intresse påkallat. I detta delbetänkande har framhållits, att gällande stadgande i 19 § förordningen icke är lämpat för användning, då det gäller att söka komma till rätta med bl. a. de påtagliga och i vissa fall allvarliga svårigheter, som överlåtelser av andelsrätter i tillståndshavande enskild juridisk person stundom vålla de tillståndsbeviljande myndigheterna med avseende å fullgörandet av deras skyldighet att verka för ett ändamålsenligt ordnande av busslinjetrafiken. I förevarande sammanhang bör emellertid beaktas att, då 1940 års förordning förarbetades, en utveckling mot en så omfattande tillståndsgivning för enskilda juridiska personers del, som under 1940-talet blev fallet, näppeligen kunde förutses. Mot denna bakgrund torde avsaknaden i motiven av närmare uttalanden angående tillämpningen av bestämmelsen i 19 § i förordningen om återkallelse av trafiktillstånd »när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer» jämväl böra ses. Därest

utredningens förslag om prövning av överlåtelse av andelsrätter i tillståndshavande juridisk person genomföres, kan givetvis den frågan ställas, huruvida en ändring av återkallelseinstitutet kan vara av behovet påkallad. Därvid bör emellertid beaktas, att, oavsett huruvida linjetrafikens bedrivande befinnes böra i framtiden regleras genom en lagstiftning av i huvudsak det slag, som den nu gällande, eller genom bestämmelser, innefattande en omläggning av sättet och villkoren för linjetrafikens bedrivande i anslutning till utredningens skisserade alternativa förslag, de tillståndsbeviljande myndigheterna böra äga tillgång till ett effektivt och i själva författningen till sin innebörd klargjort medel för att, då en omreglering av denna trafik ur allmän synpunkt framstår som synnerligen angelägen, kunna hävda det allmännas anspråk på ändamålsenlighet med avseende å linjetrafikens ordnande.

Detta betänkande redovisar i andra t. o. m. sjätte kapitlen den med direktiven avsedda översynen av de bestämmelser i 1940 års förordning vilka — närmast ur synpunkten av busstrafikens ändamålsenliga ordnande — verkställt av utredningen. Som ovan i detta kapitel framhållits, kan måhända en ändrad organisation och gestaltning av busslinjetrafiken i riktning mot större företagsenheter — därest jämväl 19 § i förordningen ändras — innebära ett alternativ till de i detta betänkande i övrigt föreslagna reformerna beträffande 1940 års förordning, i de avseenden denna i enlighet med direktiven nu varit föremål för översyn. Även om, främst med hänsyn till busslinjernas nuvarande och ofta mindre rationella uppdelning på skilda statliga och ett stort antal enskilda företag samt gällande förordnings gränsdragning mellan person- och godstrafik, busslinjeutredningens utarbetade reformförslag icke möjliggör en mera genomgripande lösning av busslinjetrafikens effektivitets- och rationaliseringsproblem, innefattar detta förslag i allt fall enligt utredningens mening en numera behövlig komplettering av 1940 års förordning, en komplettering som jämväl torde kunna genomföras, utan att de principer, som äro grundläggande för förordningen, i något avseende trädas för nära.

Sammanfattning

För ställningstaganden från de tillståndsbeviljande myndigheternas sida till såväl frågor om skäligheten av tillämpade eller begärda taxor som andra spörsmål beträffande busstrafikens ordnande erfordras insyn i bussföretagens ekonomi. Den enskilde trafikutövarens intresse av skydd för sina i handelsböckerna dokumenterade affärsförhållanden bör därför underordnas det allmännas intresse av en i alla avseenden välordnad busstrafik. Den för ändamålet erforderliga insynen kan vinnas, därest respektive trafikutövare åläggas att årligen till vederbörande myndighet inkomma med vissa uppgifter angående rörelsen. Utredningen har upprättat utkast till härför erforderligt uppgiftsformulär. Dessa anknyta till eller möjliggöra användning av de vid avgivandet av allmän självdeklaration för rörelse begagnade formulären. Då behov uppkommer av mera detaljerade upplysningar om de ekonomiska förhållanden, under vilka ett bussföretag arbetat och arbetar, skola de trafikutövare, som föra handelsböcker, jämväl vara pliktiga att vid anfordran hålla bokföringen tillgänglig för tillståndsmyndigheten.

Utredningen anser icke en för samtliga eller viss grupp av bussföretag enhetlig bokföring vara av behovet påkallad, därest utredningens förslag om insyn i bussföretagens ekonomi genomföres.

Alltsedan prisstoppet infördes hava de tillståndsbeviljande myndigheterna de facto varit avkopplade från ansvaret för och bestyret med bestämmandet av befordringsavgifter i yrkesmässig biltrafik. Enligt utredningens mening bör för busstrafikens del en återgång till det före prisstoppets införande rådande systemet med avseende å taxesättningen, innebärande att de tillståndsbeviljande myndigheterna i alla avseenden hade att besluta om taxorna, icke ske. I stället bör för denna trafik ett lämpligt antal normaltaxor uppgöras. Dessa böra såtillvida bliva föremål för beslut av vederbörande tillståndsbeviljande myndighet, att myndigheten bestämmer, vilken typ av taxa, som i det särskilda fallet skall fastställas.

Biltrafiknämnden bör såsom centralt taxeorgan tillföras företagsekonomisk expertis.

Någon undersökning av busstrafikens lönsamhet i och för bedömning och avvägning av befordringsavgifterna har aldrig verkställts. Utredningen föreslår att en taxekommitté tillsättes med uppdrag att verkställa en undersökning angående busstrafikens lönsamhet. Sedan denna utredning verkställts, bör kommittén uppgöra förslag till sådana normaltaxor, som ovan

nämnts. Kommittén bör därvid beakta jämväl de speciella taxeproblem, som anmäla sig, då samtrafik olika busslinjer emellan anordnas.

Utredningen anser, att all busslinjetrafik i egentlig mening och av någon betydelse bör bedrivas av aktiebolag ävensom att beviljande av trafiktillstånd för aktiebolag låter sig väl förena med 1940 års förordnings syfte, därest det allmänna därvid åt sig bevarar möjligheten att fortlöpande sörja för busstrafikens ändamålsenliga ordnande och framtida gestaltning. Denna möjlighet står det allmänna till buds, då tillstånd lämnas fysisk person. Samma möjlighet kan för närvarande icke anses vara för handen i fråga om juridisk person. Tillståndsmyndigheterna kunna ej heller för närvarande i samband med överlåtelse av andelar i tillståndshavande enskild juridisk person utöva någon kontroll av de goodwillersättningar, som därvid komma i fråga.

Utredningen anser, att åtgärder nu böra vidtagas för möjliggörande av prövning av överlåtelse av andelsrätter i tillståndshavande enskild juridisk person. Denna kontroll bör till sina verkningar försätta tillståndsmyndigheterna i samma läge, som de hava gentemot den fysiska personen såsom tillståndshavare. Utredningen föreslår i detta syfte lagstiftning om sådan överlåtelseprövning. Beträffande innehållet i den föreslagna lagen hänvisas till den under rubriken "Författningsförslag" intagna texten.

Därest det ändamål, som avses skola vinnas med lagstiftningen, skall kunna uppnås, måste den föreslagna lagen göras tillämplig jämväl å före lagens ikraftträdande meddelade tillstånd för juridisk person att bedriva busslinjetrafik. Detta syfte har ansetts kunna vinnas genom att i övergångsstadgandet till de av utredningen föreslagna ändringarna i och tilläggen till 1940 års förordningar intaga en bestämmelse av innehåll, att samtliga nu gällande tillstånd till trafik med omnibus, vilka meddelats enskild juridisk person, skola efter en tid av tre år från dagen för författningsens ikraftträdande upphöra att gälla, såvida icke vederbörande tillståndsbeviljande myndighet annorlunda förordnar. Innan trafiktillstånden upphöra och ersättas med nya, i enlighet med den föreslagna lagen meddelade trafiktillstånd, bör ställning tagas till aktuella samordnings- och rationaliseringsfrågor för busslinjetrafikens del och hithörande frågor beaktas, då nya trafiktillstånd meddelas.

Utredningen finner icke skäl framlägga förslag om godkännande av särskild föreståndare för busstrafikrörelse, som bedrives av juridisk person.

Stadgandet i 19 § och bestämmelserna i 12 § andra stycket tredje punkten 1940 års förordning möjliggöra endast i mycket begränsad omfattning för busstrafikens del ingripanden från de tillståndsbeviljande myndigheternas sida i syfte att åvägabringa sådan omreglering av busslinjetrafik, som ur effektivitets- eller rationaliseringsynpunkt eller eljest kan vara av allmänt behov påkallad.

Utredningen föreslår vidgade befogenheter i detta avseende för de till-

ståndsbeviljande myndigheterna. Då trafiktillstånd återkallas, skall myndigheten enligt utredningens förslag jämväl äga befogenhet att föreskriva skyldighet för det företag, som får övertaga trafikrörelsen, att bereda den förre tillståndshavaren skälig ersättning för saktillgångar och värden av immateriell art.

I betänkandets sjunde och sista kapitel redovisar utredningen vissa av utredningen före det 1953 års trafikutredning tillsattes gjorda undersökningar och överväganden beträffande en alternativ lösning av de med linjetrafikens ordnande sammanhängande effektivitets- och rationaliseringsfrågorna.

Reservation av ledamoten Gradin

Enligt direktiven för busslinjeutredningen har utredningen fått till uppgift att bl. a. åstadkomma sådana lagbestämmelser i förordningen om yrkesmässig biltrafik att prisjobberi vid överlåtelse av busslinjer förhindras. De nu gällande bestämmelserna i hithörande hänseende har icke ansetts tillräckligt effektiva.

Även om det kan konstateras att i enstaka fall visst prisjobberi har förekommit, torde man med fog kunna säga, att nämnvärda förutsättningar härför inte föreligger, sedan de villkor, under vilka busstrafiken arbetar, numera genom kostnadsstegringar och trafikantbortfall blivit avsevärt sämre än tidigare. Jag delar dock utredningens majoritets uppfattning att det bör lagstiftningsvägen ordnas så, att möjligheterna till ett osunt utnyttjande, i oskäligt vinningssyfte, av linjetrafiktillstånden elimineras. Det synes mig dock rimligt att man härvid föreslår åtgärder som icke bliva alltför betungande för det enskilda bussföretaget.

Grunden till uppkomsten av påtalade överpriser är, som framhålles i direktiven, svårigheten att rätt avväga taxorna för busstrafiken. Erhåller man en ur olika synpunkter väl avvägd taxa, som i normalfallet ger ett skäligt utbyte för bussföretagen och samtidigt lämnar allmänheten möjlighet att utnyttja bussföretagens tjänster för ett pris som i förhållande till andra trafikmedel är rimligt för transportuppdraget, har man nått åsyftat mål.

Principerna för taxesättningen måste därför vara det primära vid lösandet av denna fråga. Det sätt som utredningen föreslagit för att åstadkomma skäliga taxor har jag i huvudsak icke något att erinra emot. Jag finner det sålunda lämpligt att en översyn av principerna för taxesättningen företages genom en kommitté, vari även representanter för bussföretagen ingår, ävensom att biltrafiknämnden får till sig för detta ändamål knyta en företagsekonomiskt skolad expert. För att en sådan översyn skall kunna verkställas erfordras måhända vissa uppgifter angående de ekonomiska förhållandena inom bussföretagen, eventuellt inhämtade genom stickprovsundersökningar. Frågan härom bör emellertid övervägas av den ovan nämnda taxekommittén och någon anledning att nu taga ställning härtill finns inte.

Motiv för att ålägga bussföretagen en så omfattande *fortlöpande* uppgiftsskyldighet som majoriteten föreslagit i kap. 3 finnes därför inte heller.

Sådan uppgiftsskyldighet skulle endast medföra besvär och merarbete för bussföretagen utan att några fördelar härav vore att vinna. Det torde vara fullt tillräckligt att det föreskrives, att bussföretag är skyldigt lämna dylika uppgifter, då dessa äro av avgörande betydelse för bedömning av något förhållande som har samband med framställning om ändrad taxa, justering av turlistor, nedläggning av trafik m. m.

Åstadkommer man taxor, som äro tillfredsställande dels från de ekonomiska synpunkter som bussföretagen kan anses berättigade att hävda, dels ock med tanke på den resande allmänhetens berättigade krav på skäligt pris för transportuppdraget, torde risken för prisjobberi, i den mån sådan risk alltjämt kan anses föreligga, helt försvinna, enär en förständig köpare knappast betalar mer för en rörelse än som motiveras av det utfall rörelsen kan beräknas lämna.

Jag finner under sådana förhållanden även den föreslagna överlåtelsekontrollen av andelar i juridisk person helt överflödig och någon anledning att föreskriva särskilda bolagsformer för dylika företag förefinnes sålunda icke heller. Ett realiserande av dessa förslag skulle endast ha till följd att trafikföretagens kreditmöjligheter avsevärt försämrades. Undantagsbestämmelser av liknande art saknas för andra näringsgrenar och skulle, om de infördes här, bringa bussföretagen i en synnerligen ogynnsam särställning.

Utredningsmajoriteten förordar även sådan ändring av 19 § förordningen om yrkesmässig biltrafik att tvångsöverlåtelse av trafikrörelser skall kunna ske. Utredningsmajoriteten förmenar, att dylik ändring av bestämmelserna är nödvändig för att i vissa fall åstadkomma samordning och rationalisering av busslinjetrafiken.

Emellertid ger redan nuvarande bestämmelser helt tillfredsställande möjligheter att åvägabrunga samordning på frivillighetens grund. Ett gott exempel härpå är den av Norrlandskustens Trafikförening u. p. a. organiserade "Samtrafik Norrland", i vilket ett 50-tal bussföretag samt Postverket ingår och som omsluter nästan hela området från Sundsvall i söder till nordligaste Norrbotten samt omfattar inemot 300 stationer.

Jag finner sålunda den föreslagna ändringen av 19 § överflödig ur synpunkter av trafikens rationella ordnande. Däremot skulle den helt lamslå det privata initiativet på detta område genom att skapa osäkerhet och otrygghet för den enskilde i hans näringsutövande och försvåra all mera långsiktig företagsplanering.

Bilaga nr 1.

Formulär 1.

Detta formulär användes endast beträffande sådan bussrörelse, för vilken räkenskapsavslutning medelst vinst- och förlustkonto ej ägt rum.

Uppgifter att avlämnas år 195
jämlikt 31 § 2 mom. förordning-
en den 25 oktober 1940 om yr-
kesmässig automobiltrafik m.m.

Till Länsstyrelsen i

län.

Statens biltrafiknämnd.

Till fullgörande av vederbörlig uppgiftsskyldighet beträffande

(innehavares namn resp. firma)

överlämnas härmed kopia av de *bilagor enligt formulär nr 7 a och 7 b*, vilka fogats vid den allmänna självdeklarationen för innevarande år, ävensom avskrift av utgående balanskonto för redovisningsperiodens slut.¹

Därjämte lämnas följande uppgifter.

- 1) Kontanta bruttointäkter av *personbefordran* uppgingo under re-
dovisningsperioden till kr., varav
å linjetrafik belöper kr., och
å beställningstrafik belöper kr.
- 2) Kontanta bruttointäkter av *godsbeordran* uppgingo under redo-
visningsperioden till kr., varav
å linjetrafik belöper kr., och
å beställningstrafik belöper kr.
- 3) Förenings- och liknande avgifter till branschorganisation under
redovisningsperioden uppgingo till kr.

..... den 195

Namn:

Bostads- och

postadress:

Telefonnummer:

Anvisningar.

- 1) Redovisningsperioden överensstämmer med beskattningsår resp. räkenskaps-
år enligt den allmänna självdeklarationen.
- 2) Blanketten skall, vederbörligen ifylld och försedd med bilagor, insändas till
tillståndsmyndigheten samtidigt därmed att allmän självdeklaration avgives.

¹ Skyldighet att bifoga avskrift av utgående balanskonto gäller endast bokföringsplik-
tiga rörelseidkare.

Formulär nr 2.

Detta formulär användes endast
beträffande bussrörelse med
ordnad bokföring, som avslu-
tats medelst vinst- och förlust-
konto.

Uppgifter att avlämnas år 195
jämligt 31 § 2 mom. förordning-
en den 25 oktober 1940 om yr-
kesmässig automobiltrafik m.m.

Till Länsstyrelsen i

län.

Statens biltrafiknämnd.

Till fullgörande av vederbörlig uppgiftsskyldighet beträffande

.....

.....

.....

(innehavares namn resp. firma)

överlämnas härmed kopia av de bilagor enligt formulär nr 8 a och 8 b, vilka
fogats vid den allmänna självdeklarationen för innevarande år, ävensom avskrift
av *vinst- och förlustkonto* samt av *utgående balanskonto*.

Därjämte lämnas för redovisningsperioden uppgifter enligt *omstående speci-
fikation*.

..... den 195

Namn:

Bostads- och

postadress:

Telefonnummer:

Specifikation.

- 1) Kontanta bruttointäkter av *personbefordran* uppgingo till kr., varav
å linjetrafik belöper kr., och
å beställningstrafik belöper kr.
- 2) Kontanta bruttointäkter av *godsbeordran* uppgingo till kr., varav
å linjetrafik belöper kr., och
å beställningstrafik belöper kr.
- 3) Ingående varufordringar för utförda transporter m. m.
utgjorde kr.
- 4) Utgående varufordringar för utförda transporter m. m.
utgjorde kr.
- 5) Ingående skulder för varor och i förskott betalade rabattkort
utgjorde kr.
- 6) Utgående skulder för varor och i förskott betalade rabattkort
utgjorde kr.
- 7) Ingående lager utgjorde kr.
- 8) Utgående lager utgjorde kr.
- 9) Kontanta utgifter för anskaffning av drivmedel, gummi, m. fl. för-
brukningsartiklar utgjorde kr.

- 10) Kontanta utgifter för hyror, ränta å lånat kapital, avlöningar, pensioner, försäkringsavgifter och andra kostnader för personal, som är eller varit anställd i rörelsen (inräknat naturaförmåner), bränsle, kraft och belysning, reparations- och underhållskostnader, kontorskostnader, automobils katt, försäkringsavgifter för använd egendom m. m. utgjorde kr.
- 11) Lön till styrelse samt verkställande direktör och andra företagsledare (avser endast aktiebolag och ekonomiska föreningar) utgjorde kr.
- 12) Förenings- och liknande avgifter till branschorganisation utgjorde kr.

Anvisningar.

- 1) se formulär nr 1.
2)

*Till Herr Statsrådet och Chefen
för Kungl. Kommunikationsdepartementet*

I en till Kungl. Maj:t ställd skrivelse den 30 juni 1949 anförde busslinjeutredningen i underdånighet bl. a. följande.

Av den undersökning, som utredningen dittills verkställt, angående bl. a. antalet överlåtelse av busslinjetrafik och storleken av de ersättningar, som erlagts i samband med sådan överlåtelse, har framgått, att enskilda företagare i omkring 40 fall överlåtit sin rörelse på ett nybildat aktiebolag under företagarens ledning. Därvid torde i ett flertal av fallen vederbörande företagare ha åsyftat att genom bolagsbildning söka eliminera de såsom ovissa bedömda betingelserna för rörelsens fortsatta bedrivande av fysisk person. I något över 100 fall har förvärvet gjorts av redan befintliga trafikaktiebolag i syfte bland annat att utöka rörelsen. I ett par fall har kunnat konstateras, att företagaren först överlåtit sin rörelse på ett av företagaren bildat aktiebolag, på vilket trafiktillståndet överflyttats, och därefter överlåtit aktierna eller i vart fall aktiemajoriteten på annan. Genom nämnda förfaringssätt har kontroll av överlåtelsen och de därmed förknippade villkoren omöjliggjorts. Avtalslutande kontrahenter ha jämväl varit beredda att tillgripa nämnda förfaringssätt, därest överlåtelse av trafiktillståndet till köparen icke skulle komma att godkännas. — De inkomna uppgifterna visa även, att särskild ersättning för trafiktillståndet såsom sådant i regel utgått, i många fall med anmärkningsvärt höga belopp. — De indirekta överlåtelse av företag, som skett genom försäljning av andelar i den företaget ägande juridiska personen, ha självfallet undandragit sig närmare undersökning. Att sådana överlåtelse dock icke varit sällsynta har kunnat utläsas bl. a. ur de i aktiebolagsregistret intagna uppgifterna om bolagens styrelseledamöter och innehav av aktier i främmande bolag. — Undersökningen visar, att det redan förut påbörjade överförandet av busslinjer från fysiska till juridiska personer under den tid undersökningen avser (1940—31/5 1949) fortgått och även något tegrats. Utan att nu vilja göra något uttalande om önskvärldheten eller icke-önskvärldheten från det allmännas sida av ett överförande från fysiska till juridiska personer av busslinjer, vill utredningen under påpekande av den rådande tendensen framhålla den svårighet, som kan uppstå vid ett införande av kontroll av villkoren vid överlåtelse av andelar till en juridisk person, som driver busslinjerörelse. Då det dessutom torde kunna förmodas, att de för utredningens arbete givna direktiven blivit allmänt kända av dem, vilkas näring därav beröres, och i anledning härav ökad bolagsbildning kan vara att förvänta, kan, om icke åtgärder snarast vidtagas, en reglering av förevarande spörsmål ytterligare försvåras, ja kanske i realiteten omöjliggöras. Arbetet med lagstiftning på förevarande område kan förväntas pågå ännu en tid. Utredningen vill därför uttala önskvärldheten av ett provisoriskt vidtagande av sådana åtgärder, att icke resultatet av utredningen äventyras. — För närvarande torde tillstånd för juridiska personer att utöva busslinjetrafik regelmässigt lämnas tills vidare. Därest tillstånd i stället lämnades för viss begränsad tid, förslagsvis 3 år, skulle kontroll kunna erhållas över de för juridiska personer meddelade trafiktillstånden och därigenom svårigheter vid det förevarande lagstiftningsarbetet undanröjas. I

fall, där meddelande av tillsvidarestillstånd icke kan tänkas försvåra en kommande reglering, bör likväl sådant tillstånd alltjämt kunna lämnas. Utredningen avser främst det fall att önskad rationalisering av en trafikrörelse nödvändiggör exempelvis kapitaltillskott genom bolagsbildning och garantier mot missbruk kunna sägas vara för handen. — Utredningen får därför i underdånighet hemställa, att Eders Kungl. Maj:t ville utfärda cirkulärskrivelse till statens biltrafiknämnd, överståthållarämbetet och länsstyrelserna av innehåll, att under den tid arbetet med översyn av bestämmelserna i K. F. 25/10 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. pågår, tillstånd till utövande av linjetrafik för personbefordran med omnibus i princip skall lämnas juridisk person icke tills vidare utan endast för viss begränsad tid, högst 3 år; dock att trafikstillstånd undantagsvis må lämnas tills vidare i de fall där ägaren av ett busslinjeföretag är nödsakad att för rationalisering av rörelsen tillgripa bolagsbildning för att få nödiga medel till rationaliseringen samt rationaliseringsplan ingivits till vederbörande myndighet och att denna i samband med prövningen av frågan om tillståndsgivning godkänns.

I skrivelse den 2 december 1949 till busslinjeutredningen har Kungl. Maj:t med anledning av framställningen förordnat bl. a., att vederbörande tillståndsbeviljande myndigheter tills vidare icke må för juridisk person meddela tillstånd till utövande av linjetrafik för personbefordran med omnibus eller tillstånd att från fysisk person övertaga dylikt tillstånd utan föregående remiss av ärendet till, förutom eljest författningsenligt ifrågakommande myndigheter och sammanslutningar, busslinjeutredningen; dock att inhämtande av yttrande från utredningen icke skall vara erforderligt i fall, varom förmäles i 11 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

I anledning av vad sålunda förordnats, ha de tillståndsbeviljande myndigheterna remitterat ärenden av ovan angivet slag till busslinjeutredningen för yttrande. Hittills har utredningen avgivit yttrande i 359 ärenden. Därvid har utredningen i 105 ärenden hemställt, att vederbörande trafikstillstånd måtte bli tidsbegränsat. Av sistnämnda ärenden hava 18 avsett sådana fall, där vederbörande trafikutövare varit fysisk person och ombildat sitt företag till att i fortsättningen drivas i form av ett aktiebolag eller handelsbolag under hans ledning, och 18 sådana fall, där ett trafikutövande aktiebolag från annan person förvärvat trafikstillstånd. Återstående 69 ärenden hava — med undantag för några få fall, som gällt ansökningar från industriföretag om tillstånd till linjetrafik för transport av företagets personal mellan bostadsorten och arbetsplatsen — avsett ansökningar från trafikutövande aktiebolag eller kommanditbolag om utökning av tidigare bedriven linjetrafik till nya vägsträckor. Övriga ärenden — i vilka utredningen icke ansett skäl föreligga till tidsbegränsning av trafikstillstånden — hava avsett ansökningar från trafikutövande juridiska personer om utökning av linjetrafiken till eller övertagande av sådan trafik å vägar, som helt legat inom vederbörande trafikföretags naturliga trafikområde och anledning till rationalisering av trafikförhållandena inom området icke ansetts föreligga. I de ärenden, i vilka utredningen föreslagit tidsbegränsat trafikstillstånd, ha de tillståndsbeviljande myndigheterna — i den mån tillstånd överhuvudtaget beviljats — följt utredningens rekommendation angående tidsbegränsningen utom i 22, i vidfogade förteckning¹ redovisade fall, i vilka tillståndet i stället förklarats gälla tills vidare. Av sistnämnda fall hava 7 avsett sådana, där trafikutövaren varit fysisk person och ombildat företaget till att i fortsättningen drivas i form av aktiebolag eller

¹ Här utesluten.

handelsbolag, och 5 sådana, där trafikutövande aktiebolag från annan person förvärvat trafiktillstånd, samt 10 sådana, där fråga varit om utökning av trafikutövande aktiebolags linjetrafik till nya vägsträckor.

I — såsom ovan framgår — nära en tredjedel av de till utredningen remitterade ärendena har utredningen ansett skäl föreligga till tidsbegränsning av trafiktillstånden. Utredningen har anledning förmoda, att, därest de tillståndsbeviljande myndigheterna icke skulle hava ålagts inhämta yttrande från busslinjeutredningen i de föreskrivna fallen, myndigheterna ifråga under den gångna tiden skulle ha haft att pröva ett betydligt större antal ärenden, än vad nu varit fallet, angående överförande av trafiktillstånd från fysisk person till nybildat aktiebolag under den förutvarande trafikutövarens ledning. Sedan busslinjeutredningens synpunkter på dylika ärenden blivit mera allmänt kända bland trafikutövarna, har den omständigheten att en fysisk person, som innehar trafiktillstånd gällande tills vidare, vetat att tillståndet vid överlåtelse av detsamma till ett aktiebolag kunde komma att tidsbegränsas, av allt att döma verkat hämmande på dylika överlåtelser. Detta tyder på att det alltjämt i åtskilliga fall, där innehavaren av trafiktillstånd är fysisk person, förefinnes ett intresse att överflytta trafiktillstånd till juridisk person. Anledning synes föreligga till antagande, att innan ännu beslut fattats angående reglering av hithörande frågor de tillståndsbeviljande myndigheterna kunna komma att återknyta till tidigare praxis beträffande giltighetstiden för beviljade trafiktillstånd även i de fall, där det ur de intressen, som i förevarande sammanhang böra tillvaratagas, skulle vara önskvärt att tillståndet tidsbegränsades.

Utredningen har under förhandenvarande förhållanden med denna skrivelse velat redovisa sitt hitintills med stöd av Kungl. Maj:ts ovannämnda brev utförda granskningsarbete och de ytterligare synpunkter på hithörande spörsmål, för vilka ovan redogjorts.

Stockholm den 16 maj 1955.

O. Hulterström

/ Wilhelm Stoltz

*Till Herr Statsrådet och Chefen
för Kungl. Kommunikationsdepartementet*

Genom remissresolution den 8 maj 1950 har busslinjeutredningen anmodats avgiva yttrande över ett av 1947 års järnvägsutredning avgivet betänkande angående statens järnvägars organisation, del II. Med anledning härav får busslinjeutredningen vördsamt anföra följande.

Busslinjeutredningen har icke funnit anledning ingå i granskning av betänkandet i annan mån än beträffande den däri förutsatta tillämpningen på det föreslagna statliga bilbolagets busslinjerörelse av de för statens järnvägars busstrafik för närvarande gällande undantagen från tillämpningen av vissa stadganden i förordningen om yrkesmässig automobiltrafik.

Utredningen vill, innan utredningen ingår på en närmare granskning av förslaget i denna del, lämna en framställning av de i de skilda författningarna på den yrkesmässiga biltrafikens område intagna stadganden, i vilka undantag från tillämpningen av resp. författning reglerats, och därefter redogöra för tillkomsten av de för statens järnvägars biltrafik meddelade undantagsbestämmelserna.

Den reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken, som skedde genom 1906 och 1916 års förordningar om automobiltrafik, avsåg huvudsakligen att genom ett system med tillståndsprövning åstadkomma sådan kontroll över trafiken att säkerhetsintresset blev tillgodosett. Från förordningarnas tillämpning undantogs yrkesmässig automobiltrafik, som bedreves för statens räkning, enär det syntes mindre lämpligt, att tillstånd till och villkor för sådan trafik meddelades av underordnad myndighet. I följande författningar på den yrkesmässiga biltrafikens område kom emellertid regleringen av konkurrens- och trafiksamordningsspörsmålen att dominera. Jämväl dessa författningar medgävo undantag från deras tillämpning. Sålunda föreskrevs i 1923 års förordning, att förordningen icke ägde tillämpning å staten tillhöriga för speciella militära ändamål konstruerade fordon samt att, därest beträffande vissa andra statsverket tillhöriga motorfordon undantag i särskilt hänseende från förordningen visades vara påkallat, bestämmelser därom skulle meddelas av Konungen. Enligt författningsförslaget omfattade bestämmelsens andra led blott motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område. Ändringen tillkom på förslag av vederbörande departementschef, vilken framhöll att undantag förutom beträffande militära fordon möjligen kunde finnas i ett eller annat hänseende påkallat beträffande vissa andra statens autobiler. 1930 års förordning innehöll undantagsbestämmelser, vilka i sak icke nämnvärt skilde sig från dem, som gällde enligt 1923 års förordning. Den nu gällande förordningen av år 1940 upptager i § 2 ett stadgande av innehåll, att, därest beträffande viss yrkesmässig trafik undantag i särskilt hänseende från förordningen visas vara påkallat, bestämmelser därom skola meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar. I förarbetena till författningen framhålles, att en undantagsbestämmelse icke torde kunna undvaras, ehuru alldeles särskilda skäl böra föreligga för att Kungl. Maj:t skall rubba den enhetlighet, som författningen avser att åstadkomma.

Såsom i betänkandet anförts, erhöilo statens järnvägar sina första billinjer, de

s. k. Dinglelinjerna, år 1921. Kungl. Maj:t uppdrog nämligen i brev den 9 december 1921 åt järnvägsstyrelsen att bedriva trafik å vissa vägar inom Bohuslän och att fastställa taxor för person- och godsbefordran å linjerna. I anledning av ikraftträdandet av 1923 års förordning inkom järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t med en skrivelse i vilken styrelsen bl. a. framhöll, att det syntes inkonsekvent, att styrelsen skulle nödgas att hos länsstyrelse ansöka om tillstånd att bedriva av Kungl. Maj:t anbefalld linjetrafik, samt att styrelsen ansåge det lämpligast, att styrelsen allt fortfarande finge äga fastställa taxor för befordringen, på grund varav styrelsen hemställde, att Kungl. Maj:t måtte förklara, att förordningens bestämmelser i fråga om meddelande av särskilt trafikstillstånd samt fastställande av taxa för person- och godsbefordran icke skulle äga tillämpning på linjetrafik, som bedreves eller komme att bedrivas av styrelsen. Dessutom hemställde styrelsen om vissa undantag från förordningens bestämmelser i fråga om godkännande och efterbesiktning av automobil m. m. Framställningen bifölls genom Kungl. brev till styrelsen den 31 december 1923. I samband med utfärdande av nya författningar, berörande den yrkesmässiga automobiltrafiken, gjorde järnvägsstyrelsen förnyade framställningar om enahanda undantag från författningsbestämmelserna, vilka framställningar biföllos genom Kungl. brev till järnvägsstyrelsen den 3 oktober 1930, den 29 januari 1937 och den 28 juni 1941.

Den av statens järnvägar i egen regi bedrivna busslinjetrafiken har, förutom genom upptagande av ny trafik, kraftigt utbyggets genom linjeförvärv i samband med övertagande av enskilda järnvägar och genom inköp av busslinjer. Den 1 september 1949 trafikerades med omnibus i riket en total linjesträcka av 99 054 km, varav på statens järnvägars biltrafik belöpte 23 726 km och på GDG biltrafik aktiebolag 7 319 km. De av statens järnvägar ägda busslinjerna utgjorde alltså mera än 1/3 av den totala linjelängden i riket. Till jämförelse må nämnas, att statens järnvägar vid ingången av år 1941 trafikerade en linjesträcka av blott 7 990 km.

De för statens järnvägars busslinjetrafik gällande undantagsbestämmelserna omfatta för närvarande ungefär 1/4 av hela rikets busslinjetrafik i linjekilometer räknat. Därest, såsom i betänkandet föreslagits, den av statens järnvägar ägda biltrafiken sammanföres till enhetlig drift i bolagsform och undantagsbestämmelserna utsträckas att avse all bolagets busslinjetrafik, komma undantagsbestämmelserna att omfatta trafiken på 1/3 av rikets busslinjenät.

Genom utbyggnaden av statens järnvägars busslinjenät, vilket numera torde beröra det övervägande flertalet av länen, har väl vunnits en samordning mellan dessa busslinjer och anslutande järnvägar ävensom mellan busslinjerna inbördes men samtidigt till följd av de meddelade undantagsbestämmelserna förlorats de möjligheter till effektiv samordning mellan skilda bussföretag, som avsågs att vinnas genom en enhetlig tillämpning på samtliga bussföretag av gällande förordning om yrkesmässig automobiltrafik.

Det första hindret för en samordning torde vara den föreliggande olikheten i fråga om tillståndsgivningen. Väl lär Kungl. Maj:t vid prövning av framställning från järnvägsstyrelsen att öppna ny eller övertaga redan bedriven busslinjetrafik regelmässigt låta från vederbörande länsstyrelse införskaffa utredning jämlikt 8 § i gällande förordning beträffande den med framställningen avsedda trafiken. Det torde emellertid ofta ställa sig svårt att enbart med ledning av handlingarna i ärendet bilda sig en tillförlitlig uppfattning om alla de olika problem, som föreligga beträffande den i sammanhanget aktuella trafiken. Sålunda lär man icke alla gånger kunna med visshet räkna med att utredningen giver vid handen, huruvida och i vad mån behov av åtgärder för samordning av buss-

linjetrafiken i orten på längre sikt kan anses föreligga. Då det här ofta gäller ståndpunktstagande till frågor hur trafiken för en längre tid framåt bör gestaltas, faller det sig nämligen av naturliga skäl merendels svårt att i ett remissyttrande redovisa samtliga de skäl, på vilka en ur det allmännas synpunkt lämplig lösning av den berörda traktens trafikproblem bör grundas. För biltrafiknämnden och länsstyrelserna, vilka ha att fortlöpande följa busstrafiken och dess utveckling, torde det ställa sig lättare än för Kungl. Maj:t att beakta även andra än i handlingarna direkt dokumenterade synpunkter på trafikens framtida lämpliga utformning. Den på sistnämnda myndigheter lagda uppgiften att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken torde av nu anförda skäl i icke oväsentlig grad försvåras därigenom att en stor del av busslinjetrafiken undandras dessa myndigheters avgörande genom den speciella tillståndsgivning, som innefattas i de av Kungl. Maj:t givna bemyndigandena för järnvägsstyrelsen att öppna eller övertaga sådan trafik.

Vidare följer av undantaget från gällande förordnings föreskrifter i fråga om meddelande av särskilt trafiktillstånd jämväl, att järnvägsstyrelsen själv äger fastställa turlista för den av statens järnvägar utövade busstrafiken. Visserligen lär styrelsen i sådana frågor taga kontakt med de enskilda trafikutövarna i av trafiken berört område men någon garanti för att vid turlistans fastställande järnvägsstyrelsen tager hänsyn till trafikföretagens och deras trafikanters berättigade önskemål föreligger icke. En viss risk måste på grund härav vara för handen att avgörandet av turlistefrågor, i vilka järnvägsstyrelsen och de enskilda företagarna hava motstridande intressen sker i en för den av styrelsen bedrivna trafiken ensidigt gynnsam riktning. Härvid kan det med fog antagas att önskvärda och av trafikanterna påfordrade åtgärder för samordning av turlistorna, främst med avseende på anslutningstrafik, icke går att åvägbringa på andra villkor än dem som järnvägsstyrelsen uppställa och som icke alltid tillfredsställa de berättigade lokala önskemålen.

Givet är, att det för järnvägsstyrelsen har den största betydelse att i samband med omläggningar i tågtidtabellen omedelbart kunna vidtaga därav betingade ändringar i turlistan för anslutande busslinjer. Denna sakligt betingade förmånsställning torde emellertid kunna bibehållas jämväl utan att särskilda undantagsbestämmelser gälla, om nämligen skyldigheten att söka fastställelse å turlista förbindes med en rättighet för trafikens utövare att inom vissa av tillståndsmyndigheten bestämda gränser justera ankomst- och avgångstider enligt den nu gällande turlistan efter inträffade ändringar i den anslutande trafikens ankomst- och avgångstider.

Järnvägsstyrelsens rätt att fastställa taxa i busstrafiken synes på det sätt kunna försvåra en samordning av trafiken, att samtrafik med genomgående taxa statens järnvägar och enskilda busslinjer emellan ej står att uppnå. Vidare torde det statens biltrafiknämnd i förordningen om yrkesmässig biltrafik ålagda fastställandet av allmänna grunder för uppställning av taxor ävensom nämndens och länsstyrelsernas avgöranden av taxefrågor icke kunna undgå att påverkas av den taxesättning som järnvägsstyrelsen — ofta till bevakande av andra intressen än dem, som nämnda myndigheter ha att tillgodose — i sin trafik tillämpar.

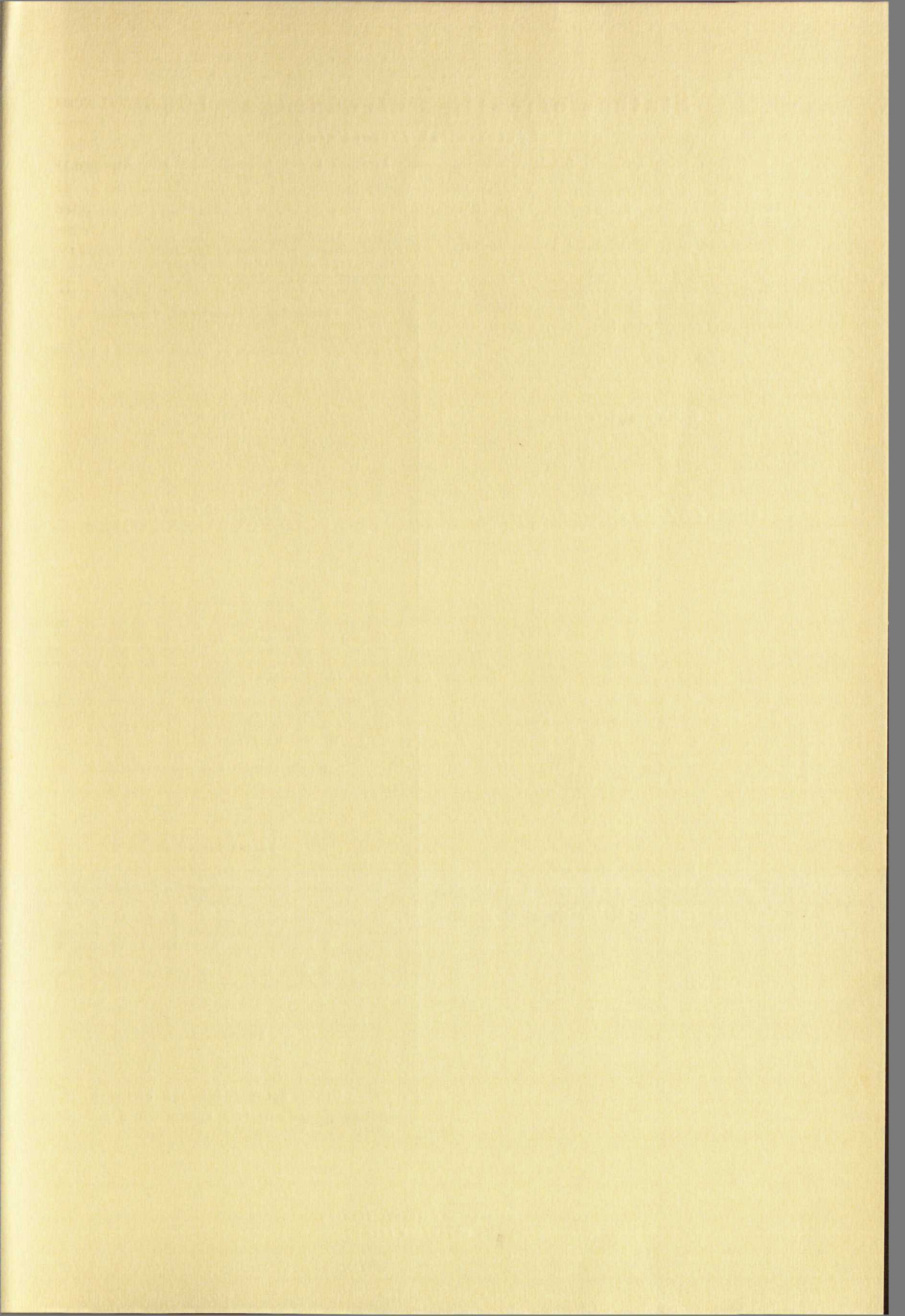
Såsom av det härförut upptagna torde framgå, är busslinjeutredningen av den uppfattningen, att föreskriften om undantag för den av järnvägsstyrelsen bedrivna busslinjetrafiken från tillämpningen av gällande förordning om yrkesmässig automobiltrafik, främst med hänsyn till den kraftiga utvecklingen av denna trafik, i dagens läge bör tagas under omprövning. Härför talar enligt busslinjeutredningens uppfattning, förutom de omständigheter vilka utredningen ovan åbe-

ropat, jämväl det förhållandet, att det föreliggande förslaget tar sikte på att den av järnvägsstyrelsen bedrivna biltrafiken skall sammanföras till ett särskilt bolag. Redan nu drives omkring 1/4 av den av statens järnvägar ägda busslinjetrafiken i bolagsform genom GDG biltrafik aktiebolag. Denna del av busstrafikrörelsen är till ingen del undantagen från tillämpningen av bestämmelserna i förordningen om yrkesmässig trafik och framställningen om sådant undantagande har utredningen veterligt ej heller gjorts. Då så betydande del av den av statens järnvägar ägda busstrafiken utan olägenhet kunnat drivas i enlighet med förordningens bestämmelser och då såsom påvisats olägenheter vidlåta det för statens järnvägars biltrafik gällande undantagssystemet, synes det utredningen som om övervägande skäl talade mot att låta undantagsbestämmelserna komma att gälla även för bilbolaget.

Stockholm den 12 juni 1950.

Gustaf Nilsson

/ Wilhelm Stoltz



Statens offentliga utredningar 1955

Systematisk förteckning

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

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Vidlyftiga rättegångar. [10]
Sekretessen vid förundersökning i brottmål. [17]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Administrativt rättsskydd. [19]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Nationalekonomi och socialpolitik.

Bostadskollektiva kommittén. 3. Tvätt. [8]
Penningvärdeundersökningen. 1. Utandstransaktionerna och den svenska ekonomin. [13]
Pris och prestation i handeln. [16]

Hälso- och sjukvård.

Statens sjukhusutredning av år 1943. 8. Rationalisering av sjukhusdriften. [12]
Undersökningar rörande små avloppsreningsanläggningar. [18]

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Lag om jordbrukskasserörelsen m. m. [1]
Prissättningen på jordbruksprodukter. Bilaga 1. [5]
Det mindre jordbrukets möjligheter att uppnå bättre lönsamhet. [7]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Vattenvården. [6]
Frågan om statsinlösen av stamaktierna i LKAB. [9]

Industri.

Handel och sjöfart.

Stöd åt den mindre och medelstora skeppsfarten. [2]

Kommunikationsväsen.

Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 20—21. Detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Kopparbergs och Gävleborgs län. [15] 22—24. Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län. [22]
Busslinjeutredningen. 2. Betänkande rörande översyn av vissa bestämmelser i 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. jämte förslag till lag angående företag, som driva yrkesmässig trafik med omnibus. [23]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Psykologisk utbildning och forskning. [11]
Handelsutbildningskommitténs betänkande och förslag. 2. Yrkesskolornas handelsundervisning m. m. [14]
Det döva barnets språk- och talutveckling. [20]
Tekniska skolutbildningen. [21]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Nordiska parlamentariska kommittén. 9 och 10. Nordiska post- och teletaxor. [3 o. 4]