

Kravet i yrkestrafiklagen på gott anseende har i visst fall ansetts vara uppfyllt trots att den sökande haft en ledande ställning i ett bolag som försatts i konkurs.

Lagrum:

Artiklarna 3.1 och 6.1 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 71/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG; 2 kap. 4 och 5 §§ yrkestrafiklagen (2012:210)

Transportstyrelsen beslutade den 24 april 2013 att avslå H.S:s ansökan om tillstånd enligt yrkestrafiklagen (2012:210) att yrkesmässigt bedriva godstransporter på väg och bestämde en olämplighetstid t.o.m. den 23 april 2016. Som skäl för beslutet angavs att H.S. hade varit styrelseledamot och trafikansvarig i ett bolag som hade försatts i konkurs den 13 februari 2013. H.S. uppfyllde därmed inte kravet på gott anseende.

H.S. överklagade *Transportstyrelsens* beslut hos förvaltningsrätten och yrkade att det skulle undanröjas och att han skulle beviljas tillstånd för bedrivande av yrkesmässig godstrafik. Han anförde bl.a. följande. I 30 år har han bedrivit transportverksamhet och sedan 2002 genom Nilekedjan AB, vilket nu försatts i konkurs. Obeståndet i Nilekedjan AB uppstod till följd av att bolaget som arrenderade gästgiveriverksamheten, Vassmolösa Inn AB, försattes i konkurs i januari 2012 och lämnade efter sig alla skulder. Det var ett krav från banken att Nilekedjan AB:s samtliga verksamhetsgrenar – tillverkning av utrustning till sjöfartsnäringen, utförande av landsvägstransporter och gästgiveriverksamhet – skulle drivas i samma bolag. Ingenting har framkommit om honom som gör att han inte kan anses uppfylla kravet på gott anseende. Detta styrks vidare av ett intyg från konkursförvaltaren, som berömt honom för att all bokföring är välskött, liksom att anmärkningar eller misstankar om oredlighet mot honom saknas. Inte heller har någon kritik riktats mot Nilekedjan AB eller hans eget sätt att bedriva den tidigare yrkesmässiga trafiken.

Transportstyrelsen ansåg att överklagandet skulle avslås.

Förvaltningsrätten i Växjö (2013-08-16, ordförande Hansson) yttrade: – – Frågan i målet är om H.S. uppfyller kravet på gott anseende med hänsyn till att det företag han varit företrädare för försatts i konkurs. – Enligt Högsta förvaltningsdomstolen (RÅ 2000 not 34) är det förhållandet att sökanden eller en juridisk person i vilken denne har ett bestämmande inflytande är eller har varit försatt i konkurs en omständighet som normalt medför att sökanden på grund av sina ekonomiska förhållanden inte meddelas tillstånd. I det rättsfallet var motsvarande bestämmelser i den numera upphävda yrkestrafiklagen (1998:490) tillämpliga. Förvaltningsrätten anser att avgörandet är

tillämpligt även för den nya lagen (jfr prop. 2011/12:80 s. 135). – Mot bakgrund av konkursen, H.S:s roll som styrelseledamot i Nilekedjan AB samt de skulder som bolaget ådragit sig gentemot det allmänna anser förvaltningsrätten att H.S. inte uppfyller det krav på gott anseende som ställs på en trafikansvarig. Vad han anfört om sitt behov av tillstånd föranleder ingen annan bedömning. Transportstyrelsen har därmed haft fog för sitt beslut att avslå H.S:s ansökan. Beträffande olämplighetstiden, som av Transportstyrelsen bestämts till tre år, gör förvaltningsrätten inte någon annan bedömning. Överklagandet ska därför avslås. – Förvaltningsrätten avslår överklagandet.

H.S. överklagade förvaltningsrättens dom hos kammarrätten och yrkade att han skulle beviljas sökt tillstånd för bedrivande av yrkesmässig trafik. Han anförde bl.a. följande. Transportstyrelsen och förvaltningsrätten har inte gjort en prövning av artikel 6 i Europaparlamentets och rådets förordning 1071/2009. Det finns inget i artikel 6 som omfattar den i målet aktuella situationen. I stället har Transportstyrelsens beslut och förvaltningsrättens dom baserats på obsoleta ställningstaganden från det gamla Transportrådet. Det framgår även i förarbetena till den tidigare yrkestrafiklagen att det ska göras en helhetsbedömning av sökandes lämplighet. Den i målet aktuella konkursen borde därför inte hindra att han kan anses vara väl lämpad att anförtros tillstånd. Det är fel att göra såsom underinstanserna, att endast konstatera att han varit ansvarig i ett bolag som gått i konkurs och att han därför inte uppfyller kravet på gott anseende. Omständigheterna måste värderas. Det förekommer inga domar, sanktioner eller brister i den bedrivna verksamheten som han kan kritiseras för.

Transportstyrelsen motsatte sig bifall till överklagandet och anförde bl.a. följande. Utifrån förvaltarberättelsen i Nilekedjan AB:s konkurs och övriga handlingar som tillförts ärendet efter Transportstyrelsens beslut och utifrån den helhetsbedömning som ska göras, anser Transportstyrelsen att den aktuella konkursen inte har legat utanför H.S:s rådighet. Han uppfyller därmed inte kravet på gott anseende.

Kammarrätten i Jönköping (2014-05-28, Hagelin, Hedén, referent, Uddenfeldt) yttrade: Av artikel 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik m.m. framgår att medlemsstaterna ska fastställa villkor som trafikansvariga ska uppfylla och att villkoren som ska fastställas minst ska omfatta kraven som framgår i artikeln. Det finns således möjlighet att ställa högre krav på trafikansvariga än vad som framgår i artikel 6, vilket har skett i yrkestrafiklagen. – I tidigare svenska yrkestrafiklagar stadgades att en trafikansvarigs vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna skulle beaktas vid en prövning av om en trafikansvarig uppfyller kravet på gott anseende. Detta innebar bl.a. att om en trafikansvarig hade varit inblandad i en konkurs skulle den trafikansvariges trafiktillstånd återkallas, samt att samma bedömningar skulle göras vid återkallelse som vid erhållande av trafiktillstånd, se RÅ

2000 not. 34. En ny yrkestrafiklag har trätt i kraft sedan detta avgörande. Av den nya lagens lydelse och förarbeten framgår att den trafikansvariges vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna fortfarande ska beaktas, se 2 kap. 4 § och prop. 2011/12:80 s. 74 och s. 135. Samma krav som gällde vid Högsta förvaltningsdomstolens prövning år 2000 gäller således fortfarande vid bedömningen om trafiktillstånd ska meddelas. Högsta förvaltningsdomstolens avgörande är därmed fortfarande tillämpligt på den i målet aktuella situationen. – Av RÅ 2000 not. 34 framgår att det förhållandet att en juridisk person, i vilken sökanden har ett bestämmande inflytande, är försatt i konkurs är en omständighet som normalt medför att sökanden på grund av sina ekonomiska förhållanden inte meddelas tillstånd. Detta gäller även då konkursens främsta orsaker ligger utanför sökandens kontroll. Den i målet aktuella konkursen utgör därför hinder mot att H.S. ska medges det sökta tillståndet. Vad H.S. anfört om att konkursen berodde på gästgiveriverksamheten medför, mot bakgrund av Högsta förvaltningsdomstolens avgörande, ingen annan bedömning. Den av Transportstyrelsen beslutade spärrtiden framstår vidare som väl avvägd. Överklagandet ska således avslås. – Kammarrätten avslår överklagandet.

H.S. överklagade kammarrättens dom och yrkade att han skulle beviljas sökt tillstånd för bedrivande av yrkesmässig godstrafik. Han anförde bl.a. följande. Det har inte riktats någon kritik mot hans sätt att sköta bolaget. Orsaken till konkursen har legat helt utanför hans kontroll. På grund av personliga förhållanden har familjen inte kunnat driva gästgiverirörelsen vidare i egen regi. Bolagets ekonomiska problem uppstod då arrendatorn till gästgiverirörelsen inte klarade av att betala hyran. Den obeståndssituation som ledde fram till bolagets konkurs uppstod till följd av att banken framtvingade en försäljning av gästgiveriet till underpris. – Kammarrätten har avslagit hans överklagande med hänvisning till RÅ 2000 not. 34. Detta avgörande bygger på den gamla yrkestrafiklagen och får anses överspelat. Kammarrättens stränga tolkning av reglerna vinner inte stöd i nu gällande rådsförordning 1071/2009 och nuvarande yrkestrafiklag. Utgången i hans fall innebär också en skärpning jämfört med ett antal kammarrättsdomar från 1990- och 2000-talen. Någon sådan skärpning var inte avsedd med den nya lagen.

Transportstyrelsen motsatte sig en ändring av kammarrättens dom och anförde bl.a. följande. I 2 kap. 4 § yrkestrafiklagen anges att det vid prövningen av om kravet på gott anseende är uppfyllt ska viljan och förmågan att fullgöra skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse beaktas. Motsvarande bestämmelse i tidigare lagstiftning prövades i RÅ 2000 not. 34. I rättsfallet konstaterades att det förhållandet att en sökande har ett bestämmande inflytande i en juridisk person som försatts i konkurs normalt medför att sökanden inte ska medges tillstånd trots att konkursens främsta orsak ligger utanför sökandens kontroll. I förarbetena till nuvarande yrkestrafiklag (prop. 2011/12:80 s. 74) uttrycktes att de allmänna omständigheterna som tidigare skulle beaktas enligt den då

gällande lagen borde behållas. – H.S. har varit styrelseledamot och trafikansvarig i Nilekedjan AB som försatts i konkurs. Bolaget hade relativt stora skulder till det allmänna och av handlingarna framgår att konkursen inte legat utanför H.S:s rådighet. Kravet på gott anseende kan därför inte anses uppfyllt.

Högsta förvaltningsdomstolen (2015-11-09, Almgren, Silfverberg, Bull, Askersjö, Baran) yttrade:

Skälen för avgörandet

Vad målet gäller

Frågan i målet gäller om H.S., som var styrelseledamot och trafikansvarig i ett bolag när detta försattes i konkurs, ändå kan uppfylla det krav på gott anseende som uppställs i 2 kap. 4 § första stycket yrkestrafiklagen för att erhålla trafiktillstånd.

Rättslig reglering

Den unionsrättsliga regleringen om rätten att bedriva yrkesmässig trafik finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EU-förordningen). Yrkestrafiklagen innehåller kompletterande bestämmelser.

Enligt artikel 3.1 EU-förordningen ska ett företag som bedriver yrkesmässig trafik vara faktiskt och fast etablerat i en medlemsstat, ha gott anseende, ha tillräckliga ekonomiska resurser och ha erforderligt yrkeskunnande. Enligt artikel 4 omfattar kravet på gott anseende även företagets trafikansvariga.

Av artikel 6.1 EU-förordningen framgår att medlemsstaterna ska fastställa de villkor som ett transportföretag och en trafikansvarig ska uppfylla för att anses ha gott anseende. Villkoren ska minst omfatta vissa i artikeln angivna krav. Företagets eller den trafikansvariges goda anseende ska inte kunna ifrågasättas på grund av t.ex. fällande domar eller sanktioner för allvarliga överträdelser av nationella eller gemenskapsrättsliga regler rörande exempelvis insolvensrätt, vägtrafik och transportverksamhet samt löne- och anställningsförhållanden i branschen.

Enligt 2 kap. 4 § första stycket yrkestrafiklagen ska viljan och förmågan att fullgöra skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse beaktas. I andra stycket anges att kravet på gott anseende inte anses uppfyllt av den som har dömts för eller på annat sätt påförts en sanktion för allvarliga eller upprepade överträdelser av kraven i artikel 6.1 EU-förordningen eller i annat fall dömts för ett allvarligt brott, inräknat ett allvarligt ekonomiskt brott.

Av 2 kap. 5 § yrkestrafiklagen framgår att om en ansökan om tillstånd avslås på grund av omständigheter som avses i 4 § ska en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

Högsta förvaltningsdomstolens bedömning

Bestämmelsen i 2 kap. 4 § första stycket yrkestrafiklagen om kravet på gott anseende, som överfördes från den tidigare yrkestrafiklagen (1998:490), anger i allmänna ordalag vad som ska beaktas vid bedömningen av kravet på gott anseende. I förarbetena uttalas att det inte är möjligt, eller ens önskvärt, att i författningstexten uttryckligen ange alla de brott eller den misskötsamhet som ska beaktas vid bedömningen av en sökandes eller tillståndshavaresandel. Utgångspunkten måste vara en helhetsbedömning av den prövadesandel (prop. 2011/12:80 s. 74). Vid bedömningen måste enligt Högsta förvaltningsdomstolens mening intresset av rättvisa konkurrensvillkor inom näringen vägas mot den skada som ett avslag eller en återkallelse kan innebära för sökanden eller innehavaren (jfr punkt 12 i skälen till EU-förordningen).

I rättsfallet RÅ 2000 not. 34 framhöll Högsta förvaltningsdomstolen att det förhållande att sökanden, eller en juridisk person i vilken denne har ett bestämmande inflytande, är eller har varit försatt i konkurs är en omständighet som normalt medför att sökanden på grund av sina ekonomiska förhållanden inte meddelas tillstånd.

Att den som ansöker om trafik tillstånd haft en ledande ställning i ett bolag som är eller har varit försatt i konkurs utgör således en omständighet som starkt talar emot att bevilja ansökan. Vid den helhetsbedömning av omständigheterna i det enskilda fallet som ska ligga till grund för prövningen kan det emellertid komma fram andra omständigheter som ger tillräckligt stöd för bedömningen att någon ekonomisk misskötsamhet inte kan läggas sökanden till last trots konkursen.

Av utredningen i målet framgår att såväl personliga som ekonomiska omständigheter ligger bakom bolagets konkurs. Dessa har dock inte till någon del varit hänförliga till åkeriverksamheten i bolaget. Konkursförvaltaren har inte riktat någon kritik mot H.S:s sätt att sköta bolaget samt har i tillståndsärendet intygat att all bokföring var välskött och att det inte förelegat några anmärkningar eller misstankar om oredlighet. Det finns därmed inget som tyder på att det i samband med konkursen har förekommit något otillbörligt eller illojalt beteende. Enbart det förhållande att H.S. varit styrelseledamot och trafikansvarig i ett bolag som försatts i konkurs kan därför enligt Högsta förvaltningsdomstolens mening inte medföra att han inte uppfyller kravet på gott anseende.

Beträffande H.S:sandel i övrigt är det genom hans egna oemotsagda uppgifter utrett att han har varit verksam i åkerinäringen i över trettio år utan att det riktats några drifts- eller trafiksäkerhetsmässiga

anmärkningar mot hans sätt att bedriva verksamheten. Det har inte heller framkommit något annat som skulle kunna utgöra grund för att ifrågasätta hans anseende.

Mot bakgrund av det anförda finner Högsta förvaltningsdomstolen att H.S. får anses uppfylla kravet på ett gott anseende i den mening som avses i 2 kap. 4 § första stycket yrkestrafiklagen.

H.S:s överklagande ska således bifallas och underinstansernas avgöranden upphävas.

Högsta förvaltningsdomstolens avgörande

Högsta förvaltningsdomstolen bifaller överklagandet och upphäver underinstansernas avgöranden.

Handlingarna i målet överlämnas till Transportstyrelsen för erforderlig handläggning.

Mål nr 3738-14, föredragande David Ankerson