



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1935:12
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG
TILL
FÖRORDNING
ANGÅENDE
ALLMÄN AUTOMOBILTRAFIK

AVGIVET AV
1932 ÅRS TRAFIKUTREDNING
DEN 28 FEBRUARI 1935

S T O C K H O L M

1 9 3 5

Statens offentliga utredningar 1935

Kronologisk förteckning

1. Betänkande med förslag angående åtgärder för spannmålsodlingens stödjande. Marcus. 134 s. **Jo.**
2. Betänkande med förslag rörande lån och årliga bidrag av statsmedel för främjande av bostadsförsörjning för mindre bemedlade barnrika familjer jämte därtill hörande utredningar. Beckman. 86*, 265 s. **S.**
3. Kortfattad framställning av organisationssakkunnigas betänkande med utredning och förslag rörande den samhälleliga hjälpverksamhetens organisation m. m. Beckman. 23 s. **S.**
4. Promemoria angående tillsynen över fastighetsregistreringen och fastighetsbildningen. Marcus. 70 s. **Ju.**
5. Förslag till ändrade bestämmelser rörande allmänna handlingars offentlighet. Norstedt. 79 s. **Ju.**
6. Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Åtgärder mot arbetslöshet. Norstedt. x, 338, 32* s. **S.**
7. Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet. Del 2. Broar. Hæggström. 130 s. **K.**
8. Betänkande med förslag angående åtgärder mot statshälsöfentlig verksamhet. Idun. 406 s. **Ju.**
9. Betänkande med förslag till omorganisation av den högre skogsundervisningen. Peréus. 164 s. **Jo.**
10. Utredning och förslag angående rundradion i Sverige. Norstedt. 202 s. 13 kartor. **K.**
11. Betänkande med utredning och förslag angående inrättande av en statsvetenskaplig examen. Marcus. 80 s. **E.**
12. Betänkande med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik. Hæggström. 227 s. **K.**

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

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1935: 12
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

TILL

FÖRORDNING

ANGÅENDE

ALLMÄN AUTOMOBILTRAFIK

AVGIVET AV

1932 ÅRS TRAFIKUTREDNING

DEN 28 FEBRUARI 1935

STOCKHOLM 1935

IVAR HÆGGSTRÖMS BOKTRYCKERI A.B.

850786





BEFORE ME, the undersigned authority, on this day personally appeared _____

known to me to be the person whose name is subscribed to the foregoing instrument, and acknowledged to me that he executed the same for the purposes and consideration therein expressed.

GIVEN UNDER MY HAND AND SEAL OF OFFICE this _____ day of _____, 19____.

Notary Public in and for the State of Texas

My commission expires this _____ day of _____, 19____.

Notary Public in and for the State of Texas

My commission expires this _____ day of _____, 19____.

Notary Public in and for the State of Texas



INNEHÅLL

Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikations-	Sid.
departementet	7
Sammanfattning av betänkandet	12

Förslag till förordning angående allmän automobiltrafik.

Begreppet allmän trafik § 1	19
Om uppsikt över den allmänna automobiltrafiken §§ 2—3	19
Beteckningar för olika slag av allmän trafik m. m. §§ 4—6	20
Om ansökningsförfarandet §§ 7—14	21
Angående trafiktillstånd beviljande §§ 15—20	23
Angående trafikregister § 21	27
Angående trafiktillstånd upphörande §§ 22—23	27
Angående med trafiktillstånd förenade rättigheter och skyldigheter §§ 24—31	28
Angående automobiler i allmän trafik §§ 32—33	31
Angående förare av automobil i allmän trafik §§ 34—35	32
Angående taxa i allmän trafik § 36	34
Angående trafikbok och statistiska uppgifter m. m. §§ 37—38	35
Angående uthyrningsrörelse § 39	36
Angående rörelse för förmedling av godstransporter med automobil § 40	37
Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad §§ 41—48	38
Särskilda föreskrifter §§ 49—53	41
Övergångsbestämmelser	42

Allmän motivering.

FÖRSTA KAPITLET

Konkurrensproblemet som samhällsekoniskt spörsmål	44
Problemets uppkomst och innebörd	44
Skillnaden mellan trafikpris och traffikkostnader	46
Val ur ekonomisk synpunkt mellan likvärdiga trafikmedel	47
Fasta och föränderliga kostnader vid järnvägarna	51
Fasta och föränderliga kostnader för automobiltrafiken	54
Valet mellan bilar och järnvägar ur samhällsekonisk synpunkt	56
I vilken omfattning betecknar trafikantens vinst på fraktpriset även en samhällsekonisk vinst?	57
Sammanfattning	60

ANDRA KAPITLET

Oväsentliga eller sekundära synpunkter på transportproblemet	62
Det i järnvägarna investerade kapitalet	62
Hänsyn till förut bestående trafikmedel	64
Befrämjandet av moderna transportanordningar	64
Fraktpriset	65
Goda affärer för trafikföretagen	66

TREDJE KAPITLET

Trafikproblemet från andra synpunkter än ekonomiska	67
---	----

FJÄRDE KAPITLET

Olika tidigare framkomna förslag till lösning av de samhällseliga trafikproblemen	68
Fri tävlan	68
Likhet ifråga om ekonomiska förpliktelser s. 70. — Ändrade regler för järnvägarnas administration s. 72.	
Omläggning av principerna för järnvägarnas taxesystem	74
Uppkomsten av det differentierade taxesystemet vid järnvägarna s. 75. — Taxesystemets förhållande till kostnadsfördelningen s. 79. — Värde av det differentierade taxesystemet och möjligheten av dess upprätthållande s. 79. — Det differentierade taxesystemets betydelse ur samhällsekonomisk synpunkt s. 83.	
Trafikmonopol	85
Invändningar mot ett trafikmonopol s. 86.	
Licenser för enskilda utövare av yrkesmässig automobiltrafik och därmed förbundna åtgärder	87

Utredningens förslag.

I. Legislativa åtgärder.

FEMTE KAPITLET

Trafikfördelning	90
I vad mån möjliggöra nu gällande bestämmelser angående yrkesmässig automobiltrafik en ändamålsenlig trafikfördelning?	90
Trafikområdets betydelse i utländsk lagstiftning	92
Regleringsproblemets olika sidor; person- och godstrafik	92
Uppdelning av godstrafiken i när- och fjärrtrafik	93

SJÄTTE KAPITLET

Närtrafiken med lastbilar	94
Metod för begränsning av närtrafiken	94
Storleken av för närtrafiken anvisade trafikområden	96
Kontroll över respekterandet av närtrafikområden	96
Tillståndsgivningen beträffande närtrafiken	98

SJUNDE KAPITLET

Fjärrtrafiken med lastbilar	98
Principer för fjärrtrafikens reglering	98
En eller flera utövare av fjärrtrafik?	100
Förhållandet mellan de skilda fjärrtrafikföretagen	101
Förhållandet mellan vederbörande fjärrtrafikföretag och närtrafikutövarna	103
Ät vem bör tillstånd till bedrivande av fjärrtrafik meddelas?	105
Sättet för fjärrtrafikens bedrivande	106
Tillståndsgivningen för fjärrtrafik och denna trafiks övervakande. Vägtrafikmyndighet	111

II. Administrativa åtgärder.

ÅTTONDE KAPITLET

Organiserande av samverkan mellan järnvägs- och automobiltrafik för gods- och personbefordran	111
Samverkan mellan järnvägs- och linjetrafik	113
Samverkan mellan järnvägs- och beställningstrafik	115

NIONDE KAPITLET

Angående vissa i samband med tillståndsgivningen stående spörsmål av allmän karaktär	116
Ordnandet av reservtrafiken	116
Befrämjandet av sammanslutningar mellan vissa trafikutövare	122
Trafiknummer	125
Taxameterapparat eller väglängdmätare å vissa personbilar	127
Individualisering av trafiktillstånden	130
Trafiktillstånds giltighetstid	130
Verkan av tillståndshavares död ifråga om rätt till bedrivande av allmän trafik	132

Speciell motivering.

	Sid.
Böra bestämmelser om yrkesmässig automobiltrafik intagas i en särskild författning eller sammanföras med övriga bestämmelser i motorfordonsförordningen?	134
Benämningen på den ifrågasatta författningen	135
Begreppet allmän trafik § 1	136
Firmakörning s. 137. — Föreningskörning s. 138. — Vissa ytterligare spörsmål i samband med begreppet »allmän trafik» s. 139. — Böra transporter av vissa slags varor helt eller delvis undantagas från bestämmelserna om allmän automobiltrafik? s. 140.	
Om uppsikt över den allmänna automobiltrafiken §§ 2—3	141
Länsstyrelserna s. 141. — Vägtrafikmyndigheten s. 142.	
Beteckningar för olika slag av allmän trafik m. m. §§ 4—6	149
Linjetrafik s. 149. — Beställningstrafik s. 152. — Särskilda bestämmelser angående transport av mjölk, slaktdjur och skogsprodukter s. 152. — Trafikutövers rätt att i allmän trafik för personbefordran ombesörja befordran av resgods m. m. s. 154. — Trafikutövers rätt att i allmän trafik med lastautomobil ombesörja befordran av personer, oaktat särskilt tillstånd till personbefordran icke meddelats s. 156. — Trafiktillstånd såsom förutsättning för rätt till allmän trafik. Särskild fråga angående omnibus- trafik uteslutande inom viss stads planlagda område s. 158. — Trafiktillståndsbeviljande myndighet s. 165. — Tillståndsgivning beträffande sådana fall, då flera länsstyrelser kunna förutsättas deltaga i avgörandet s. 166. — Magistraters m. fl. myndigheters befogenheter ifråga om taxor och reglementen för den allmänna automobiltrafiken s. 166.	
Om ansökningsförfarandet §§ 7—14	167
Ansökans innehåll s. 167. — Handläggning av ärenden angående linjetrafik s. 170. — Handläggning av ärenden rörande beställningstrafik s. 174. — Behandling av vissa frågor om ökning av fordonsbestånds antal eller trafikkapacitet s. 176.	
Angående trafiktillstånds beviljande §§ 15—20	177
Allmänna grunder s. 177. — Fjärrgodstrafik s. 180. — Fjärrgodslinjetrafik s. 180. — Tidtabell för linjetrafik s. 181. — Samtrafik angående varutransporter s. 183. — Delgivning av beslut angående trafiktillstånd s. 185.	
Angående trafikregister § 21	186
Angående trafiktillstånds upphörande §§ 22—23	189
Trafiktillstånds giltighetstid m. m. s. 189. — Indragning på viss tid eller återkallande av trafiktillstånd s. 189.	
Angående med trafiktillstånd förenade rättigheter och skyldigheter §§ 24—31	190
Beställningstrafik för personbefordran s. 190. — Närtrafikområdes utsträckning s. 192. — Transporter i närgodstrafik utom stationsorten s. 192. — Förbud mot sammankoppling av närtrafiktransporter s. 193. — Förhållandet mellan olika fjärrtrafikutövare s. 193. — Förhållandet mellan när- och fjärrgodstrafikutövare s. 194. — Transportskyldighet s. 196. — Befrämjandet av sammanslutningar mellan vissa trafikutövare s. 199.	
Angående automobiler i allmän trafik §§ 32—33	199
Angående förare av automobil i allmän trafik §§ 34—35	201
Trafikkorts utfärdande, registrering och återkallelse m. m. s. 201. — Arbetstid s. 202.	
Angående taxa i allmän trafik § 36	202
Angående trafikbok och statistiska uppgifter m. m. §§ 37—38	207
Trafikbok s. 207. — Driftstatistik m. m. s. 208.	
Angående uthyrningsrörelse § 39	210
Angående rörelse för förmedling av godstransporter med automobil § 40	211
Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad §§ 41—48	217
Särskilda föreskrifter §§ 49—53	217
Förbud för befattningshavare, på vilka prövning av vissa frågor enligt denna författning ankommer, att driva viss verksamhet eller ombesörja vissa uppdrag s. 217. — Besvär- rätt och tid för ikraftträdande av vissa beslut enligt denna förordning s. 223. — Undan- tags- och tillämpningsbestämmelser s. 225.	
Övergångsbestämmelser	226

Till

*Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikations-
departementet.*

Den 30 juni 1932 har dåvarande Statsrådet och Chefen för kommunikationsdepartementet på grund av Kungl. Maj:ts bemyndigande uppdragit åt undertecknade att jämte numera framlidne ledamoten av riksdagens andra kammare redaktören Anton Wikström inom kommunikationsdepartementet biträda med verkställande av 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.

Enligt i statsrådsprotokollet meddelade direktiv och av Kungl. Maj:t fastställd plan för utredningsarbetets bedrivande hava utredningsmännen, som antagit benämningen 1932 års trafikutredning, dels den 22 december 1932 avgivit förslag till ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen och dels den 19 januari 1934 avlämnat en jämförande översikt över järnvägs- och automobiltrafik (S. O. U. 1934: 33).

Till fullföljande av utredningens uppgift få undertecknade härmed överlämna betänkande och förslag till förordning angående allmän automobiltrafik. Det torde böra nämnas, att, då detsamma förelåg i huvudsak avslutat vid Wikströms den 26 januari 1935 timade frånfälle och av honom i dess dåvarande skick biträts, det torde få anses innefatta uttryck jämväl för dennes uppfattning.

Beträffande grunderna för förslaget har utredningen haft förmånen överlägga med följande av Statsrådet och Chefen för kommunikationsdepartementet för detta ändamål tillkallade representanter för nedan angivna myndigheter och sammanslutningar, nämligen:

för järnvägsstyrelsen byråchefen S. Norrman och överinspektören i järnvägsstyrelsen A. E. Paulson;

för svenska järnvägsföreningen verkställande direktören, f. d. distriktschefen G. E. Löfmarck och direktören Å. N. J. Nerell;

för Sveriges allmänna sjöfartsförening verkställande direktören i Stockholms rederiförening J. A. Appelqvist och verkställande direktören i ångfartygsaktiebolaget Göta kanal C. Grill;

för svenska hamnförbundet förste aktuarien H. G. E. Eneborg;

för Sveriges trafikbilägares riksförbund ombudsmannen A. Sällberg;

för Sveriges droskbilägares riksförbund ombudsmannen G. Holtz;

för Sveriges omnibusägares riksförbund direktören G. Wahlstedt;

för Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund ombudsmannen A. W. Andersson;

för svenska fjärrtrafikförbundet kaptenen E. Wennerholm;

för svenska transportarbetarförbundet ombudsmannen A. Mård samt

för svenska automobilhandlareföreningen direktören A. T. N. Gabrielson.

Från olika organisationer på trafikväsendets område har utredningen fått mottaga ett avsevärt antal framställningar, av vilka de viktigaste redovisas i betänkandet i samband med behandling av de ämnen, som framställningarna avse.

Genom särskilda remisser eller ämbetsskrivelser (från kommunikationsdepartementet, där ej annat angivits) hava till utredningen framställningar överlämnats för att tagas i övervägande vid fullgörande av utredningsmännens uppdrag; de av dessa, som genom det nu överlämnade betänkandet torde få anses besvarade, äro nedan förtecknade.

Utredningen har härmed i huvudsak avslutat sitt arbete rörande förslag till reglering av konkurrensförhållandet mellan bil och järnväg. Utredningen rörande sjöfartens ställning i konkurrensavseende pågår.

Stockholm den 28 februari 1935.

AXEL VON SNEIDERN

J. B. JOHANSSON

i Fredrikslund

/ Helge Berglund

**Förteckning på till trafikutredningen ställda remisser eller ämbets-
skrivelser, vilka torde få anses genom efterföljande
betänkande och förslag besvarade.**

1) Remiss den 7 juli 1932 av järnvägsekonomisakkunnigas den 19 december 1928 avgivna betänkande och förslag angående vissa ekonomiska spörsmål berörande enskilda järnvägar (nr 2613/28);

2) Remiss den 7 juli 1932 av en av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 9 februari 1931 gjord framställning angående tillämpningen av 1930 års motorfordonsförordning jämte däröver avgivna utlåtanden (nr 580 och 2283/31);

3) Remiss den 7 juli 1932 av en av svenska järnvägsföreningen i skrivelse den 12 december 1931 gjord framställning ifråga om reglering av konkurrensen mellan automobiltrafik och järnvägar (nr 3017/31);

4) Remiss den 6 september 1932 av en av E. Gustafsson i skrivelse den 2 mars 1932 gjord framställning rörande förtydligande av § 24 mom. 2 motorfordonsförordningen (nr 613/32);

5) Remiss den 19 september 1932 av framställningar

a) den 21 september 1931 av Sveriges droskbilägares riksförbund angående förbud mot personbefordran med lastautomobil m. m. (nr 2153/31);

b) den 15 december 1931 av Sveriges trafikbilägares riksförbund angående indragning av icke utnyttjade tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik (nr 3047/31);

c)—e) den 29 november 1930, den 29 november 1931 och den 14 december 1931 av samma förbund angående inrättande av trafiknämnder (nr 2563/30 och 3049/31);

f) den 24 oktober 1931 av Sveriges droskbilägares riksförbund angående re-
turkörning m. m. (nr 2448/31);

g) den 25 januari 1932 av länsstyrelsen i Östergötlands län angående en av besiktningsmannen K. V:son Sandberg gjord framställning ifråga om viss ändring i motorfordonsförordningen (nr 269/32);

h) den 23 februari 1932 av Sveriges trafikbilägares riksförbund angående förbud mot yrkesmässig uthyrning av automobil utan förare (nr 583/32);

i) den 23 februari 1932 av samma förbund angående linjetrafiktillstånd m. m. (nr 585/32);

j) den 11 april 1932 av samma förbund angående vissa frågor om trafik-
tillstånd (nr 921/32);

6) Remiss den 28 oktober 1932 av en av ingenjören H. Angström i skrivelse den 24 oktober 1932 gjord framställning angående förebyggande av illojal konkurrens mellan omnibustrafik, å ena, samt spårvägar och järnvägar, å andra sidan (nr 2439/32);

7) Remiss den 18 november 1932 av en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt statens provningsanstalt i skrivelse den 14 juli 1930 överlämnad redogörelse angående självregistrerande hastighetsmätare för motorfordon (nr 1521/30);

8) Remiss den 23 november 1932 av en av svenska transportarbetarförbundet i skrivelse den 21 november 1932 gjord framställning angående automobilförarens arbetstid m. m. (nr 2664/32);

9) Remiss den 12 december 1932 av tre av Sveriges trafikbilägares riksförbund i skrivelser den 26 november 1932 gjorda framställningar angående inrättande av vägråd m. m. (nr 2746, 2748 och 2749/32);

10) Remiss den 16 december 1932 av en av Sveriges droskbilägares riksförbund i skrivelse den 14 december 1931 gjord framställning angående arbetstid för förare i yrkesmässig automobiltrafik m. m. (nr 2988/31);

11) Remiss den 15 december 1932 av en av J. Carlsson gjord framställning angående taxor för yrkesmässig lastbilstrafik (nr 2906/32);

12) Ämbetsskrivelse från kommunikationsdepartementet den 27 oktober 1933 med överlämnande av en framställning av aktiebolaget Scania Vabis m. fl. ifråga om fri utveckling av automobilväsendet (nr 1954½/33);

13)—17) Ämbetsskrivelser från kommunikationsdepartementet den 8 december 1933 med överlämnande av skrivelser från Sveriges trafikbilägares riksförbund den 2 november 1933 ifråga om tillämpningen av fastställda taxor för yrkesmässig automobiltrafik m. m. (nr 2849, 2850, 2851, 2876 och 2877/33);

18) Remiss den 26 januari 1934 av en av överståthållarämbetet i skrivelse den 23 januari 1934 gjord framställning angående kompletterande bestämmelser beträffande viss trafikförmedling ifråga om automobiltransporter (nr 193/34);

19) Ämbetsskrivelse från kommunikationsdepartementet den 16 mars 1934 angående verkställande av utredning ifråga om ökat inflytande för kommunal myndighet i stad vid beviljande av tillstånd till linjetrafik inom stadens planlagda område (nr 1370/33);

20) Ämbetsskrivelse från kommunikationsdepartementet den 23 mars 1934 med överlämnande av en av svenska fjärtrafikförbundet i skrivelse den 11 mars 1934 gjord framställning ifråga om ändring i vissa hänseenden av gällande motorfordonsförordning (nr 693/34);

21) Remiss den 12 april 1934 av en av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 22 mars 1934 gjord framställning angående organiserande av statistik över den yrkesmässiga biltrafiken (nr 807/34);

22) Ämbetsskrivelse från kommunikationsdepartementet den 13 april 1934 med framställning av Sveriges trafikbilägares riksförbund och Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund den 4 mars 1934 om viss ändring i gällande föreskrifter om trafikbok (nr 643/34);

23) Ämbetsskrivelse från kommunikationsdepartementet den 4 maj 1934 med överlämnande av särskilda från Sveriges droskbilägares riksförbund till Kungl. Maj:t ingivna skrivelser den 17 april 1934 angående förhindrande av personbefordran i yrkesmässig trafik med lastautomobil m. m. (nr 1133 och 1134/34);

24)—26) Remisser den 27 augusti 1934 av framställningar av Sveriges droskbilägares riksförbund i skrivelser den 20 augusti 1934 om tillsättande av trafiknämnd m. m. (nr 2299, 2300 och 2301/34);

27) Ämbetsskrivelse från kommunikationsdepartementet den 14 december 1934 angående framställning av P. V. Nilsson i Åkarp ifråga om rätt till viss godsbefordran med lastautomobil (nr 2475/34);

28) Remiss från socialdepartementet den 23 oktober 1934 angående en av Sveriges droskbilägares riksförbund i skrivelse den 30 oktober 1933 gjord framställning angående förbud för tjänstemän hos länsstyrelse eller annan polismyndighet att innehava agentur för automobilförsäkring m. m. (socialdepartementets diarienummer 3560/33);

29) Remiss från kommunikationsdepartementet den 3 december 1934 av framställningar från Sveriges trafikbilägares riksförbund den 17 november 1934 angående införandet av s. k. trafiknummer m. m. (nr 3232, 3233/34);

30) Remiss den 27 december 1934 av framställningar från Sveriges trafikbilägares riksförbund den 7 december 1934 angående höjning av bötesstraffet för obehörigt utövande av yrkesmässig automobiltrafik m. m. (nr 3525 och 3527/34);

31) Ämbetsskrivelse från kommunikationsdepartementet den 31 december 1934 angående framställning av Sveriges trafikbilägares riksförbund den 7 december 1934 ifråga om taxameterapparat m. m. (nr 3529/34);

32) Remiss den 9 januari 1935 angående en av Östergötlands läns trafikbilägareförening i skrivelse den 21 december 1934 gjord framställning angående gemensam ordercentral för utövare av yrkesmässig automobiltrafik m. m. (nr 3685/34).

Sammanfattning av betänkandet.

Utgifterna för järnvägarna uppgå för närvarande till omkring 300 milj. kronor årligen. Av dessa äro omkring två tredjedelar fasta, d. v. s. oberoende av trafikens omfattning. Summan av de fasta kostnaderna, omkring 200 milj. kronor årligen, överstiger för närvarande hela inkomst- och förmögenhetsskattens avkastning, som för budgetåret 1934/1935 beräknats till omkring 154 milj. kronor.

Järnvägarnas kostnader förändras vid stigande trafik jämförelsevis långsamt och ingalunda i proportion till trafikökningen. I ännu högre grad gäller detta vid vikande trafik. Järnvägarnas fasta kostnader äro nämligen, då trafiken nedgår, proportionsvis högre än vid stigande trafik.

I motsats till järnvägstrafiken arbetar biltrafiken med övervägande föränderliga kostnader. Vägbanan kan eventuellt användas för annan trafik än den med bil bedrivna. En biltrafik, som icke har någon samhällsekonomisk uppgift att fylla, kan utan vidare nedläggas, och det använda materialet kan finna användning på annat håll. De kostnader, som äro förenade med biltrafikens bedrivande, uppgå för närvarande till mycket höga belopp, av väg- och brosakunniga för år 1931 uppskattade till omkring 500 milj. kronor, oavsett räntor på huvuddelen av i vägarna nedlagt kapital.

Då sålunda vid en vikande trafik för järnvägarna större delen av järnvägarnas kostnader allttjämt kommer att kvarstå, men kostnaderna för biltrafiken i stort sett växa i samma mån som denna trafik växer och sjunka i samma mån som trafiken sjunker, måste en kommunikationspolitik, som medger överförande av trafik från järnvägar till automobiltrafik annat än i sådana fall, där den sistnämnda tillgodoser en trafikuppgift, som järnvägarna icke äro i stånd att fylla, ovillkorligen leda till en fördyring av den apparat, som skall tillgodose samhällets trafikbehov. Då tillika i stort sett järnvägarna äro outhärliga för sådana nödvändiga transportuppgifter, som för närvarande intet annat trafikmedel kan på samma sätt som de tillgodose, torde kostnaderna för deras fortsatta trafikerande i sista hand komma att, om trafikinkomsterna icke förslå för detta ändamål, stanna på samhället i dess helhet. Därest, såsom redan skett i många andra länder, en sådan möjlighet även hos oss bleve aktuell, torde statsmakterna för att söka undgå densamma i första hand nödgas medgiva stora förändringar i de nuvarande järnvägstarifferna och därvid främst avsevärda höjningar för sådana person- och godstransporter, beträffande vilka järnvägarna för närvarande icke äro utsatta för konkurrens, nämligen persontransporter på långa och medellånga avstånd samt transporter av massgods i vissa för-

bindelser. I den mån åter sådana taxehöjningar icke förslå eller av tariffpolitiska eller näringspolitiska hänsyn icke kunna tillgripas, kommer kostnaden för en överflödig transportinflation att utslås på skattebetalarna och, såsom av det föregående framgår, sannolikt drabba dessa med högst avsevärda belopp. Samtidigt omöjliggöras därigenom också de tariffnedsättningar, som skulle hava kunnat ske, om en växande trafik kommit järnvägarna tillgodo.

Botemedlet mot de allvarliga faror och olägenheter för samhället i dess helhet, som den nuvarande situationen på fraktmarknaden innebär, ligger enligt vår uppfattning icke i något av de medel, som hittills för detta ändamål försökts i vårt land. Det är icke att finna i någon vädjan till trafikanternas egna intressen, ehuru samhällets åtgärder välförstått äro avsedda att befrämja dessa. Trafikanternas val mellan olika trafikmedel bestämmes nämligen av den omedelbara fördelen för dem själva och icke av svåröverskådliga, i fjärran liggande konsekvenser, som delvis måste komma att drabba andra. Ett avsevärt antal av de faktorer, som närmast kunna överblickas, tala härvid ofta nog till förmån för biltrafiken. Vad särskilt transportpriset angår, har biltrafiken den fördel framför järnvägarna, att det privatekonomiska priset för transportens utförande med bil är lägre än den samhällsekonomiska kostnaden därför, så till vida som varken biltrafikutövaren eller biltrafikanten behöver genom fraktpriset lämna något sådant bidrag till järnvägarnas fasta kostnader som fraktpriset, om transporten skett med järnväg, skulle hava innefattat. Det transportpris, varom trafik kund och biltrafikutövare förhandla, är nämligen, från samhällsekonomisk synpunkt sett, icke den totala på samhället fallande kostnaden för transportens utförande utan allenast den del därav, som återstår, sedan kontrahenterna överlämnat åt andra att sörja för det bidrag till täckande av järnvägarnas fasta kostnader, varom järnvägarna gå miste, då biltrafiken övertar en transport, som eljest skulle hava utförts genom järnväg.

Botemedlet ligger ej heller i och för sig i en inskränkning i trafiktillståndens antal. En dylik åtgärd innebär med hänsyn till de bestämmelser, som för närvarande gälla angående rätt för trafikens bedrivande, ingen garanti för att icke den trafik, som för varje fall medgives, är samhällsekonomiskt förfelad, d. v. s. inriktad på trafikuppgifter, som förut befintliga trafikmedel, järnvägar eller sjöfart, med i huvudsak samma fördel skulle kunna tillgodose, och alltså ej heller någon garanti för att icke inskränkningen i trafiktillståndens antal i själva verket leder till att vissa viktiga trafikuppgifter, som den yrkesmässiga automobiltrafiken skulle till båtнад för samhället kunna ombesörja, bleve eftersatta.

Botemedlet ligger enligt vår mening ej heller i förbud helt eller delvis mot returkörningar eller i andra inskränkningar i rätten att utnyttja de i den yrkesmässiga automobiltrafiken insatta automobilerna.

Dylika inskränkningar medföra nämligen, att kostnaderna för denna trafikens bedrivande och därmed även samhällets kostnader för trafikapparaten i dess helhet ökas och detta även i sådana fall då automobilen användes i sådana förbindelser eller för sådana uppgifter, då det med hänsyn till alla därav berörda intressen är önskvärt att kunna utnyttja densamma så ekonomiskt som möjligt.

Det ligger icke ens däruti att garanti skapas för att biltrafiken i dess helhet bär alla de kostnader för vägväsendet m. m., som äro förenade med dess bedrivande. En trafik kan nämligen även i sådant fall vara samhälls-ekonomiskt förfelad, om nämligen densamma medför sådana ökade kostnader för samhällets totala trafikapparat (med inräknande av kostnader för bibehållande av ett annat oundgängligt trafikmedel), att denna kostnadsökning är större för samhället i dess helhet än det mervärde, från samhällelig synpunkt sett, som tillkomsten av det nya trafikmedlet representerar.

Ej heller kan enligt vår mening situationen på fraktmarknaden förbättras genom fortgående taxesänkningar på järnvägarna i syfte att stärka dessas konkurrenskraft. Även om järnvägarna vore i stånd att fortgå på taxesänkningarnas väg, vilket, åtminstone så vitt de enskilda järnvägarna angår, i regel icke torde vara fallet, måste dock nya taxesänkningar, därest de medföra nedgång av järnvägarnas inkomster, leda till att trafikanternas bidrag till järnvägarnas fasta kostnader nedgår och därigenom samtidigt till att gäldandet av dessa kostnader i ökad utsträckning överflyttas på skattebetalarna. Därtill kommer, att värdet av tariffnedsättningar såsom vapen för järnvägarna i konkurrenskampen torde vara överskattat; konkurrensproblemet är enligt vår mening endast i begränsad omfattning ett tariffproblem.

Av samma orsak är enligt vår mening ej heller något väsentligt att vinna genom ett frångående av principerna för järnvägarnas nuvarande taxsystem för godstransporter, det s. k. värdetarifferingssystemet. Visserligen torde behovet av förenklingar av detsamma göra sig gällande, men, uppbyggt som detsamma är på en långvarig erfarenhet, innebär det såväl för järnvägarna själva som för trafik kunderna och för näringslivet i dess helhet så betydelsefulla fördelar, att det för nu ifrågavarande ändamål icke torde kunna ifrågasättas att utsätta näringslivet för de risker, som en principiell omläggning därav skulle medföra.

Över huvud ligger det mest oroande i den nuvarande situationen icke så mycket uti de i och för sig mycket allvarliga skador och förluster, som genom densamma tillfogats samhället, som däruti att intet i densamma antyder, att den är ägnad att leda till sundare och stabilare förhållanden. Tvärtom måste skadorna av den nuvarande bristfälliga ordningen komma att alltjämt breda ut sig och svårigheterna att uppehålla ett ordnat kom-

munikationsväsende med en sund, efter hela näringslivets behov avpassad prisbildning komma att allt mer göra sig gällande, så länge åtgärder till förebyggande därav icke riktas mot vad som ytterst är roten därtill, nämligen den samhällsekonomiskt oriktiga fördelningen av arbetsuppgifter de olika trafikmedlen emellan.

Det förnämsta medlet för åstadkommande av förbättrade praktiska och ekonomiska förhållanden på transportväsendets område är därför enligt vår mening en ändamålsenlig *arbetsfördelning* eller med andra ord en riktig organisation av samhällets trafikapparat, såsom helhet betraktad. En sådan fördelning får icke uppfattas såsom företagen i något visst trafikmedels intresse eller såsom riktad mot något visst trafikmedel. Syftet med densamma är i första hand att, så vitt möjligt, inrikta varje trafikmedel på ombesörjande av de transporter, som det i samhällets gemensamma intresse kan med större fördel än ett annat trafikmedel utföra, samt bör vidare innebära garantier för att transporterna ske till sådana priser och under sådana förhållanden, att övriga delar av den för samhället i dess helhet nödvändiga trafikapparaten icke skadas, eller med andra ord så, att det blir möjligt att upprätthålla ett kommunikationsväsen, som med lägsta möjliga kostnad tillgodoser hela samhällets behov.

Den samhällsekonomiskt riktiga fördelningen av transportuppgifterna kommer till stånd, om för varje fall det transportmedel anlitas, som kan verkställa den ifrågavarande transporten med *lägsta föränderliga kostnad*. Då nämligen de fasta kostnaderna för de befintliga trafikmedlen för varje fall äro ofrånkomliga, kan en reell besparing av transportkostnaderna göras endast genom att de föränderliga kostnaderna minskas så mycket som möjligt. Samhällsekonomisk fördyring innebär det å andra sidan, oavsett vad trafikkunden betalar, om transporter ombesörjas av ett trafikmedel, som arbetar med högre föränderliga kostnader än ett annat. Den ekonomiskt riktiga organisationen av samhällets trafikapparat är därför den, som leder till nyss angivna fördelning av trafikuppgifterna.

Tillämpat på förhållandet mellan järnvägar och bilar innebär detta, att automobiltrafiken i allmänhet bör givas företräde ifråga om transporter på kortare avstånd, järnvägarna däremot på längre. Särskilt ifråga om gods-transporter gäller nämligen, att, då järnväg anlitas, relativt höga, till föränderliga kostnader hänförliga terminalkostnader uppkomma till följd av att anslutande biltransporter i regel måste äga rum såväl till inlastnings- som från avlastningsstationen. I förening med den på järnvägstransporten fallande andelen av föränderliga kostnader göra dessa, att de föränderliga kostnaderna för dylika transporter på kortare sträckor ställa sig högre vid anlitan- de av järnväg än vid bil. På längre sträckor kommer däremot, till följd av att biltrafikens föränderliga kostnader stegras kraftigare med avståndet än järnvägens, förhållandet att bli motsatt.

Så vitt persontrafiken angår, tenderar densamma i stort sett av sig själv till en efter nyss angivna principer riktig trafikfördelning. Bilen (omnibusen) föredrages i allmänhet för kortare resor, järnvägen för längre. Lagstiftarens uppgift i denna del behöver därför åtminstone tills vidare icke inriktas på att åstadkomma en sådan fördelning.

Ifråga om godstrafiken åter finnes icke någon tendens till en dylik fördelning av transportarbetet; ej heller kan densamma åstadkommas på basis av nu gällande bestämmelser för den yrkesmässiga automobiltrafiken. Splittringen av tillståndsgivningen för beställningstrafiken på omkring 150 av varandra oberoende myndigheter, nämligen länsstyrelserna och städernas polismyndigheter, omöjliggör förverkligandet av någon enhetlig plan, särskilt som de olika trafikutövarna kunna från sin stationsort utsträcka trafiken huru långt som helst in på varandras trafikområden över hela riket och, under vissa villkor och bestämmelser, hämta gods jämväl utom sitt eget trafikområde.

Så vitt godstrafiken angår, måste därför samhälleligt stöd givas till åstadkommande av en dylik fördelning av trafikarbetet.

För detta ändamål föreslå vi i första hand, att den yrkesmässiga (i vårt förslag benämnd den allmänna) automobiltrafiken för godstransporter uppdelas i *närgods-* och *fjärrgodstrafik* (för linjetrafiken resp. *närgodslinje-* och *fjärrgodslinjetrafik*).

Gränsen mellan dessa båda slag av trafik bör enligt vårt förslag icke fastställas enhetligt över hela riket utan anpassas efter olika förhållanden i skilda delar av landet. Lägst bör enligt vår mening det område, inom vilket närgodstrafiken får utsträckas, inom särskilt tätbebyggda trakter med synnerligen god tillgång på järnvägsförbindelser bestämmas till en cirkel med en radie av 30 km, från trafikutövarns stationsort räknat; i övriga fall bör i södra och mellersta Sverige radien av samma cirkel uppgå till 50—60 km, medgivande en längsta körning av 100—120 km från trafikområdets ena gräns till den andra, och i norra Sverige utsträckas även därutöver. Genom användande av särskilda märken — när- och fjärrtrafikmärken — på bilar, som användas i de olika slagen av trafik, bör kontroll vinnas över att dessa icke obehörigen överskrida sina trafikeringsrättigheter. Vissa slag av transporter, nämligen av mjölk eller av slaktdjur eller av skogsprodukter från avverkningsplatsen, äro avsedda att undantagas från de bestämmelser, som eljest gälla för fjärrtrafik; dylika transporter skola alltså, oavsett transportavståndet, hänföras under närtrafik. Erhållandet av tillstånd till sådana transporter skall tillika enligt vårt förslag underlättas.

Hittills beviljade tillstånd till stads- eller länstrafik för godsbefordran böra efter den nya ordningens ikraftträdande gälla såsom tillstånd till närgodstrafik från respektive trafikutövars stationsort. Inom anvisat när-

trafikområde bör envar närtrafikutövare lämnas största möjliga frihet att organisera sin trafik så ändamålsenligt som möjligt. Inskränkningar i hans rätt att utom stationsorten men inom närtrafikområdet verkställa körningar böra ske endast i den mån detta erfordras till förebyggande av osund konkurrens mellan närtrafikutövare, vilkas områden helt eller delvis sammanfalla.

Den nuvarande splittringen av tillståndsgivningen på ett stort antal myndigheter bör upphöra. Vi föreslå, att för varje län tillståndsgivningen för närtrafiken centraliseras till länsstyrelserna, som samtidigt böra åläggas att var för sitt län vaka över att den allmänna automobiltrafiken ändamålsenligt ordnas och handhaves. Ifråga om våra största städer (med minst 50 000 invånare) bör dock alltjämt gälla, att tillstånd till närgods- trafik (liksom till beställningstrafik för personbefordran) med stationsort därstädes beviljas av polismyndigheten i staden. Minimitaxa torde för närtrafiken endast undantagsvis böra föreskrivas på grund av svårigheten att effektivt kontrollera dess uppehållande; däremot bör en fastare prisbildning i denna trafik befrämjas genom att i lämplig omfattning gemensamma beställningskontor och andra för yrkesutövarna gemensamma anordningar till trafikens ordnande legaliseras. Maximitaxa bör, liksom hittills, gälla till skydd för trafikanternas intressen.

Vad åter *fjärrtrafiken* angår, bör, för att en samhällsekonomiskt riktig fördelning av transportarbetet på de avstånd, varom därvid är fråga, skall komma till stånd, ersättning för däri utförda transporter utgå enligt en fast taxa, vilken, i likhet med vad som är fallet beträffande järnvägarnas taxa, fastställas av Kungl. Maj:t under avvägning av kommunikationsföretagets egna, näringslivets och övriga samhälleliga intressen.

En dylik taxa kan uppenbarligen icke upprätthållas, därest konkurrensen inom fjärrtrafiken skall bli lika obegränsad som hittills med hundratal av varandra oberoende och i ringa skala arbetande företagare. Nödvändigt är, om taxan skall bli av nödig effekt och uppdelningen i när- och fjärrtrafik icke förfela sin verkan, att fjärrtrafiken inordnas under ett begränsat antal större företag, som dels i eget intresse och dels på grund av den kontroll, de från det allmännas sida underkastas, kunna förväntas ställa sig taxan till efterrättelse.

För detta ändamål bör enligt vårt förslag landet, på sätt av Kungl. Maj:t närmare bestämmes, uppdelas i lämpligt antal *fjärrtrafikområden*. Inom varje dylikt område bör rätten till fjärrtrafikens ombesörjande tillkomma allenast ett för ändamålet bildat fjärrtrafikföretag. De olika företagen böra få utsträcka trafiken huru långt som helst inpå varandras områden för att där lämna gods men icke tillåtas att inom annat företags fjärrtrafikområde hämta gods annat än med det senare företags medgivande. Härigenom

kommer även ett önskvärt samarbete mellan fjärrtrafikföretagen att befrämjas.

Fjärrtrafikföretagen böra enligt vår mening allenast utgöra en *organisationsform* för fjärrtrafikens bedrivande; det praktiska utförandet av denna trafik bör däremot ankomma på de nuvarande trafikutövarna, så långt över huvud sysselsättning kan beredas dem i denna uppgift. Fjärrtrafikföretagen böra med andra ord åläggas förpliktelse att för fjärrtrafikens bedrivande i första hand anlita de utövare av yrkesmässig lastautomobiltrafik, som före det nya systemets tillämpning erhållit tillstånd till bedrivande av sådan trafik, ävensom att, så vitt det lämpligen kan ske, taga i anspråk de automobiler, som av dessa trafikutövare använts för deras rörelse. Mot denna rätt för de nuvarande trafikutövarna att i nämnda ordning ombesörja även fjärrtrafiken är icke avsedd att svara någon rätt för fjärrtrafikföretagen att ombesörja även närtrafik; tvärtom bör sistnämnda trafik, åtminstone så vitt beställningstrafiken angår, förbehållas uteslutande närtrafikutövarna.

Till fjärrtrafikutövare böra antagas endast företag eller organisationer, som äga förutsättningar för organiserande av dylik trafik i den omfattning och på den nivå, som är avsett. Många skäl tala enligt vår mening för att ledningen av fjärrtrafikföretagen bör anförtros åt järnvägar eller av dessa kontrollerade dotterföretag; men något hinder att till dylik utövare antaga vilket företag som helst, som befinnes därtill lämpligt, utgör dock icke vårt förslag.

Till garanterande av att allmänhetens intressen icke genom den föreslagna organisationsformen åsidosättas, böra fjärrtrafikföretagen i princip åläggas samma befordringsskyldighet som järnvägarna samt åläggas svara för tillgodoseendet av behovet av fjärrgodstrafik med lastautomobiler, ett vart inom sitt fjärrtrafikområde. De böra tillika vara underkastade tillsyn av offentlig myndighet. Såsom tillsynsorgan — *vägtrafikmyndighet* — skall enligt vårt förslag fungera väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, inom vilken för detta ändamål bör anordnas en särskild byrå. På denna bör ankomma att antaga fjärrtrafikutövare samt att i övrigt handlägga vissa centrala uppgifter beträffande den allmänna automobiltrafiken.

Utöver den ovan i huvuddrag angivna nya organisationen innefattar vårt förslag på åtskilliga punkter avvikelser från eller komplettering av nu gällande bestämmelser. Då förslaget emellertid i dessa delar är av mindre betydelse än den principiella omläggningen av den allmänna automobiltrafikens organisation, hänvisa vi i dessa delar till betänkandet.

Förslag till förordning angående allmän automobiltrafik.

Begreppet allmän trafik.

§ 1.

Mom. 1. Trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålles åt allmänheten, benämnes i denna förordning *allmän trafik*. För sådan trafik gäller, utöver eller i stället för bestämmelserna om annan automobiltrafik, vad i denna förordning nedan stadgas.

Mom. 2. Under allmän trafik är att hänföra jämväl fall då automobil jämte förare tillhandahålles

1) en eller flera uppdragsgivare för verkställande av körning, som automobilens ägare eller förare åtagit sig att mot ersättning ombesörja antingen regelbundet under viss tidsperiod eller eljest under viss sammanhängande tid (firmakörning);

2) medlemmar i enskild förening, i vars uppgift ingår att tillhandahålla automobil åt föreningens medlemmar, eller delägare i bolag med motsvarande uppgift, därest tillhandahållandet sker vid återkommande tillfällen och såsom medlem i föreningen eller delägare i bolaget ingår annat bolag eller förening eller eljest antalet medlemmar i föreningen eller delägare i bolaget överstiger fem (föreningskörning).

Om uppsikt över den allmänna automobiltrafiken.

§ 2.

Länsstyrelserna hava att var för sitt län vaka över att den allmänna automobiltrafiken ändamålsenligt ordnas och handhaves, så att genom densamma förefintliga trafikbehov tillgodoses och automobiltrafiken inordnas i det trafiksystem, som bildas av övriga trafikföretag inom länet.

§ 3.

Jämte det övervakande av den allmänna automobiltrafiken, som enligt § 2 åligger länsstyrelserna, ankommer det på vägtrafikmyndigheten att verka för den allmänna automobiltrafikens ändamålsenliga ordnande och främja en sund utveckling därav. Ifråga om vägtrafikmyndighetens verksamhet i nämnda hänseende meddelar Konungen närmare föreskrifter.

Beteckningar för olika slag av allmän trafik m. m.

§ 4.

Allmän trafik i regelbunden fart mellan vissa orter eller å viss sträckning, vare sig mellan skilda orter eller inom viss ort, benämnes i denna författning *linjetrafik*. Dylik trafik, ombesörjd genom personomnibus, kallas nedan *omnibustrafik*.

Allmän trafik, som icke är att hänföra under linjetrafik, sammanfattas under uttrycket *beställningstrafik*.

Beställningstrafik för godsbefordran benämnes *närgodstrafik*, där det område, inom vilket densamma må utsträckas, är begränsat på sätt i § 25 är stadgat, samt i övriga fall *fjärrgodstrafik*.

Linjetrafik för nyssnämnda ändamål benämnes *närgodslinjetrafik*, där utsträckningen därav är begränsad jämlikt § 25, samt eljest *fjärrgodslinjetrafik*.

Trafik, som uteslutande är avsedd för befordran av mjölk eller slakt-djur eller skogsprodukter från avverkningsplatsen, skall, oavsett transportens längd, vara att hänföra under när gods- eller när godslinjetrafik.

§ 5.

Mom. 1. Rätt till utövande av linje- eller beställningstrafik för personbefordran innebär, på sätt tillståndsbefviljande myndigheten äger närmare bestämma, rätt till befordran även av resgods för resande, som befordras i automobilen, samt därest och i den omfattning samma myndighet må finna skäl sådant medgiva, jämväl av paketgods.

Mom. 2. Lastautomobil i allmän trafik må, i den mån tillståndsbefviljande myndighet ej medgivit tillstånd att därmed befordra personer, icke tagas i anspråk för nämnda ändamål annat än för så vitt fråga är om personer, som erfordras för automobilens framförande eller skötsel eller för dess på- eller avlastning eller för utförande av arbete, vid vilket automobilen användes. Om tillstånd att för personbefordran i allmän trafik använda lastautomobil i andra än nu nämnda fall stadgas i § 32.

§ 6.

Mom. 1. Allmän trafik må bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd (*trafiktillstånd*).

Mom. 2. Trafiktillstånd meddelas med nedan angivna undantag av länsstyrelse.

Till fjärrgodstrafik eller fjärrgodslinjetrafik meddelas tillstånd av vägtrafikmyndigheten.

Till beställningstrafik med stationsort i stad, vars invånarantal uppgår till minst 50 000, meddelas, med undantag för fjärrgodstrafik, tillstånd av polismyndigheten i staden.

Mom. 3. Där trafik, till vars bedrivande tillstånd av länsstyrelse erfordras, kan komma att utsträckas över mera än ett län, ankommer prövningen av ansökan om trafiktillstånd, så vitt linjetrafik angår, å länsstyrelserna i de län, där trafiken skall äga rum, samt ifråga om beställningstrafik å länsstyrelse i det län, varest stationsort för trafiken är avsedd att förläggas.

Mom. 4. Angående upprättande i stad av reglementen för åkare, hyrkuskar och dem, som betjäna allmänheten med omnibusvagnar m. m., är stadgat i ordningsstadgan för rikets städer.

Om ansökningsförfarandet.

§ 7.

Mom. 1. Vid ansökan om trafiktillstånd skola fogas handlingar, som äro ägnade att bestyrka sökandens lämplighet såsom utövare av det slag av allmän trafik, ansökningen avser, ävensom uppgift om typ och antal av de automobiler, som äro avsedda att användas för trafiken, med angivande av den största last eller det högsta antal personer, som skall kunna därmed befordras.

Mom. 2. Ansökan om tillstånd till linjetrafik skall, utöver vad i mom. 1 angives, innehålla uppgifter om linjesträckning eller om de orter, mellan vilka trafiken skall bedrivas, samt huruvida trafiken skall omfatta persontrafik eller godstrafik eller bådadera, ävensom huru trafiken i övrigt skall anordnas och bedrivas, och om den taxa för befordringen, som önskas fastställd.

Mom. 3. Ansökan om tillstånd till fjärrgodstrafik skall innehålla organisationsplan för trafikens bedrivande; åliggande det i övrigt sökanden att tillhandagå med de uppgifter, som vägtrafikmyndigheten för ärendets prövning finner skäl infordra. Där ansökningen eljest avser rätt till beställningstrafik, skall stationsort för den ifrågasatta trafiken uppgivas.

§ 8.

Ansökan om tillstånd till linjetrafik inom mer än ett län skall, om prövningen därav ankommer på länsstyrelse, inlämnas till länsstyrelsen i det län, varest längsta delen av vägsträckan är belägen.

§ 9.

Över ansökan om tillstånd till sådan linjetrafik, som det tillkommer länsstyrelse att bevilja, skall denna myndighet ej mindre höra vederbörande polismyndighet samt järnvägsföretag eller annat trafikföretag, som beröres av den ifrågasatta trafiken, än även, om förhållandena därtill för-
anleda, vid utlyst sammanträde eller i annan lämplig ordning lämna vederbörande vägstyrelse, kommuner, väghållningsskyldiga och andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig. Avser ansökningen rätt till omni-
bustrafik uteslutande inom viss stad eller inom stad med dess närmaste omgivning, skall, om ansökningen icke sker å stadens vägnar, dylikt till-
fälle alltid beredas stadens beslutande myndighet. Beträffande ansökan, som avser rätt till befordran i linjetrafik uteslutande av gods, som om-
förmäles i § 4 sista stycket, må infordrandet av yttranden i ovan före-
skrivnen omfattning efter länsstyrelsens beprövande inskränkas eller un-
derlåtas.

Över ansökan om tillstånd till sådan linjetrafik, för vars bedrivande vägtrafikmyndighetens tillstånd erfordras, skall nämnda myndighet in-
fordra yttrande av vederbörande länsstyrelse, vilken verkställer den utred-
ning, som för ändamålet erfordras.

§ 10.

Över ansökan om tillstånd till beställningstrafik, som icke är att hän-
föra till fjärrgodstrafik, skall myndighet, som har att meddela dylikt till-
stånd, där så anses lämpligt, infordra yttrande från sammanslutningar
av utövare av sådan beställningstrafik, som avses i ansökningen, ävensom
genom tillkännagivande i tidning, som på förhand bestämts, bereda trafik-
företag, vilka beröras av den ifrågasatta trafiken, så ock andra, som ären-
det kan angå, tillfälle att yttra sig. Kostnaderna för dylikt tillkännagi-
vande skola gäldas av sökanden. Tillkommer ärendets avgörande länssty-
relse, skall nämnda myndighet jämväl över ansökningen höra polismyn-
digheten i den ort, varest automobil, som kommer att användas i trafiken,
avses skola hava sin stationsort.

Utan hinder av vad nu är stadgat må ansökan, som allenast avser
tillstånd att med en eljest i linjetrafik insatt omnibus eller personauto-
mobil tillfälligt ombesörja beställningstrafik inom visst begränsat område
eller å viss vägsträcka eller befordran i beställningstrafik uteslutande av
gods, som avses i § 4 sista stycket, omedelbart upptagas till prövning, om
skäl därtill äro.

§ 11.

Över ansökan om tillstånd till fjärrgodstrafik skall vägtrafikmyndighe-
ten infordra yttrande av länsstyrelse i län inom fjärrtrafikområdet. Vid

avgivande av länsstyrelses yttrande skall i tillämpliga delar iakttagas vad i § 9 sista stycket är stadgat.

§ 12.

Polismyndighet, som äger meddela tillstånd till beställningstrafik, har att före den 1 december varje år meddela länsstyrelsen uppgift om tidning, i vilken tillkännagivanden angående sådana ansökningar om tillstånd till dylik trafik, över vilka polismyndigheten har att meddela beslut, komma att under nästföljande år införas. Dylik uppgift ävensom motsvarande uppgift å tidning, i vilken ansökningar om sådana tillstånd till beställningstrafik, som det tillkommer länsstyrelse att meddela, komma att tillkännagivas, skall intagas i länskungörelserna under senare hälften av sagda månad.

§ 13.

Utan hinder av vad i §§ 9—12 föreskrivits må ansökan om trafiktillstånd genast avslås, därest det synes uppenbart, att densamma ej bör beviljas.

§ 14.

Vad angående behandling av ansökan om trafiktillstånd är i §§ 9—13 stadgat, skall i tillämpliga delar gälla jämväl beträffande behandling av ansökan om ökning i det antal automobiler, med vilket allmän trafik må av utövare av sådan trafik bedrivas, eller om insättande av släpvagn i sådan trafik eller om sådant utbyte av automobil eller släpvagn, som medför ökning med mera än tjugu procent av den största last eller det högsta antal personer, som må befordras med fordon, vilket användes för trafikens bedrivande.

Angående trafiktillstånds beviljande.

§ 15.

Mom. 1. Ej må trafiktillstånd meddelas, därest ej den ifrågasatta trafiken finnes behöfelig med hänsyn till redan befintliga trafikföretag samt i övrigt lämplig.

Trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkande omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av allmän trafik. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökningens ingivande icke vara bestämmande för företräde dem emellan. Avser ansökning tillstånd till linjetrafik i anslutning till eller under konkurrens med trafik, bedriven av järnvägs-, ångbåts- eller förut bestående linjetrafikföretag, skall, därest tillstånd meddelas, sådant i första hand lämnas innehavare av dylikt företag, därest

denne ansökt därom och i övrigt befinnes lämplig såsom trafikutövare; dock att beträffande rätt att erhålla tillstånd till fjärrgodslinjetrafik skall gälla vad i § 17 är därom stadgat.

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som provas nödiga. Så vitt annan trafik än fjärrgodstrafik angår, skall detsamma innefatta föreskrifter om det antal automobiler, med vilka trafiken må bedrivas, med angivande av den största last eller det högsta antal personer, som skall kunna därmed befordras. Där så lämpligen kan ske, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Tillstånd må ock, där så anses lämpligt, avse allenast rätt för trafikutövare eller sammanslutning av trafikutövare till bedrivande av reservtrafik. Beträffande linjetrafik skall, såvida ej särskilda skäl till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka. Ifråga om beställningstrafik, som icke är att hänföra till fjärrgodstrafik, skall bestämmas ort, å vilken automobil, som brukas i trafiken, skall vara stationerad (*stationsort*).

Mom. 2. Vad om trafiktillstånd ovan är stadgat skall i tillämpliga delar gälla jämväl om beslut innefattande tillstånd i sådant ärende, som i § 14 sägs.

§ 16.

Tillstånd till bedrivande av fjärrgodstrafik bör meddelas allenast ett begränsat antal företagare och på sådant sätt att inom lämpligt, av Kungl. Maj:t på förslag av vägtrafikmyndigheten bestämt område, från vilket trafiken är avsedd att utgå (*fjärrtrafikområde*), rätt att hava automobiler stationerade för sådan trafik tillkommer allenast en trafikutövare, vilken skall äga och, på sätt i § 30 är närmare stadgat, jämväl vara skyldig att ombesörja till fjärrgodstrafik hänförliga transporter dels inom fjärrtrafikområdet dels ock, med den begränsning som angives i §§ 28 och 30, utanför detsamma. Tillstånd, varom nu är fråga, bör medgivas allenast företagare, vilken, jämte det han i övrigt uppfyller vad i § 15 är stadgat, såsom utövare av järnvägs-, ångbåts- eller automobiltrafik eller på grund av andra särskilda förhållanden kan anses äga erforderliga förutsättningar för organiserande och bedrivande av dylik trafik i enlighet med nedan förekommande bestämmelser.

Såsom villkor utöver vad i denna förordning är stadgat eller eljest av vägtrafikmyndigheten föreskrives skall för rätt till bedrivande av trafik av nu ifrågavarande slag, därest och i den mån ej samma myndighet på grund av särskilda förhållanden annorlunda förordnat, gälla:

1) att fjärrtrafikutövaren skall, i vad på honom ankommer, vara ansvarig för tillgodoseende av behovet av fjärrgodstrafik med lastautomobiler inom fjärrtrafikområdet samt för detta ändamål sörja för att lämpliga, för

allmän trafik i vederbörlig ordning godkända lastautomobiler jämte förare äro till erforderligt antal tillgängliga på lämpliga orter inom området;

2) *att* fjärrtrafikutövaren skall för nämnda ändamål i första hand, så vitt lämpligen kan ske, anlita trafikutövare, som före den 1 januari 1936 erhållit tillstånd till bedrivande av yrkesmässig trafik för godsbefordran, ävensom taga i anspråk av dem för sådan trafik vid nämnda tidpunkt använda, i vederbörlig ordning godkända lastautomobiler inom fjärrtrafikområdet, skolande fråga om undantag från vad nu är stadgat underställas vägtrafikmyndigheten för godkännande;

3) *att* fjärrtrafikutövaren skall vara underkastad kontroll av vägtrafikmyndigheten eller dess ombud såväl i avseende på anordningarna för trafiken som ifråga om dess bedrivande samt pliktig att verkställa de ändringar däri, som av nämnda myndighet eller dess ombud i vederbörlig ordning föreskrivas för bättre tillgodoseende av trafikbehovet eller för vinnande av ökad trafiksäkerhet, ävensom att för samma ändamål samarbeta med andra trafikföretag i enlighet med av vägtrafikmyndigheten meddelade bestämmelser;

4) *att* beställningar å transporter, som äro avsedda att genom fjärrtrafikutövarens försorg verkställas, skola registreras vid lämpliga, av denne upprättade beställningskontor, på vilka jämväl skall ankomma att i enlighet med av trafikutövaren meddelade anvisningar fördela transporternas utförande mellan vederbörande förare;

5) *att* det skall vara för rörelsens bedrivande anlita förare förbjudet icke allenast att vid körning i fjärrgodstrafik ombesörja andra transporter eller för egen räkning medföra gods utöver vad av fjärrtrafikutövaren eller behörigt ombud för denne medgivits utan även att, därest och i den mån han ej därtill i behörig ordning bemyndigats, uppbära trafikutövaren i anledning av verkställd transport tillkommande betalning;

6) *att* fjärrtrafikutövaren beträffande ansvarighet för skada å gods, som befordras i av honom bedriven trafik, samt skyldighet att till täckande av nämnda ansvar ombesörja försäkring utöver vad eljest är beträffande försäkringsplikt stadgat skall vara underkastad de bestämmelser, som av vägtrafikmyndigheten meddelas;

7) *samt att* det skall åligga fjärrtrafikutövaren att för behörigt utövande av trafiken ställa ekonomisk garanti, därest och i den omfattning vägtrafikmyndigheten därom förordnat.

§ 17.

Tillstånd till bedrivande av fjärrgodslinjetrafik bör företrädesvis meddelas utövare av fjärrgodstrafik, inom vars fjärrtrafikområde den ifrågasatta

linjetrafiken är avsedd att framgå, därest denne ansökt därom, eller, om flera sådana sökande finnas, någon av dem. Finnes icke sådan trafikutöware, må tillstånd till fjärrgodslinjetrafik meddelas allenast sökande, som uppfyller de i § 16 stadgade villkor för erhållande av tillstånd till fjärrgodstrafik.

Ifråga om bedrivandet av fjärrgodslinjetrafik skall i tillämpliga delar gälla vad angående fjärrgodstrafik är i nyssnämnda § stadgat.

§ 18.

Till efterrättelse för bedrivande av omnibustrafik mellan orter, belägna på större avstånd än 30 kilometer från varandra, samt, där så finnes lämpligt, jämväl för annan linjetrafiks bedrivande bör av tillståndsbeviljande myndigheten fastställas tidtabell. Över av trafikutövaren ingivet förslag därtill böra, innan tabellen fastställs, representanter för övriga trafikföretag, där så lämpligen kan ske, i erforderlig utsträckning lämnas tillfälle att yttra sig.

Tillfälliga avvikelser från fastställd tidtabell må äga rum efter vederbörande polismyndighets medgivande; skolande i dylikt fall polismyndighetens beslut eller avskrift därav medföras å automobilen.

§ 19.

Därest och i den mån det för underlättande av varutransporter finnes behövt och lämpligt, må innehavare av rätt till linjetrafik åläggas skyldighet att i samtrafik med järnvägs-, ångbåts- eller andra linjetrafikföretag ombesörja linjetrafik för godsbefordran mot ersättning enligt överenskommen eller i vederbörlig ordning fastställd taxa. Där anledning till meddelande av dylikt beslut förekommer, bör, efter det representanter för därav berörda trafikföretag lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet, trafikutövaren åläggas att inom viss tid inkomma med bevis, att överenskommelse om samtrafik träffats vid äventyr att, där så icke skett, trafikutövaren skall vara underkastad beslut, som vederbörande myndighet må finna skäl i ämnet meddela.

Beslut, varom nu är fråga, meddelas, så vitt transporter i närgodslinjetrafik angår, av länsstyrelse samt beträffande transporter i fjärrgodslinjetrafik av vägtrafikmyndigheten.

§ 20.

Beslut, innefattande beviljande av trafiktillstånd eller ändring i eller indragning på viss tid eller återkallande av förut beviljat sådant tillstånd, skall, då beslutet

meddelats av
vägtrafikmyndigheten

länsstyrelse

polismyndighet i stad

delgivas

länsstyrelse, som om beslutet underrättar vederbörande vägstyrelse, polismyndighet, statspolisavdelnings föreståndare samt automobilbesiktningsman;

vägtrafikmyndigheten, vägstyrelse, polismyndighet, statspolisavdelnings föreståndare och automobilbesiktningsman samt, så vitt angår sådan linje- eller när-
godstrafik, som kan komma att utsträckas till angränsande län, jämväl länsstyrelse inom detta län, vilken om beslutet underrättar vederbörande;

vägtrafikmyndigheten, länsstyrelse, vägstyrelse, statspolisavdelnings föreståndare och automobilbesiktningsman.

Underrättelse om beslutet skall tillika genom vederbörande länsstyrelses försorg intagas i länskungörelserna.

Angående trafikregister.

§ 21.

Länsstyrelse skall föra förteckning dels över innehavare av tillstånd till allmän trafik inom länet dels ock över de automobiler, som av dessa användas i dylik trafik; dock, så vitt beställningstrafik angår, allenast över automobiler, stationerade i länet. Förteckning skall föras särskilt för linje- och särskilt för beställningstrafik samt med uppdelning i vartdera fallet på trafik för person- och för godsbefordran.

Då trafiktillstånd eller medgivande att för allmän trafik använda automobil återkallats eller på viss tid indragits, skall detta i förteckning anmärkas.

Närmare bestämmelser angående förtecknings förande meddelas av Konungen. Ett sammandrag av förteckningarna skall, på sätt Konungen bestämmer, årligen intagas i länskungörelserna.

Hos vägtrafikmyndigheten skall, på sätt Konungen närmare bestämmer, på grundval av från länsstyrelserna årligen överlämnade uppgifter föras sammanfattande register dels över samtliga i allmän trafik använda automobiler i riket dels ock angående trafik, som bedrives jämlikt trafiktillstånd, meddelade av nämnda myndighet.

Angående trafiktillstånds upphörande.

§ 22.

Mom. 1. Där ej särskilda omständigheter till annat föranleda, skall trafiktillstånd 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, må beviljas för högst tio år.

Mom. 2. Avlider den, som efter vederbörligt tillstånd bedriver allmän trafik, må rörelsen för stärbhusets räkning fortsättas intill högst sex månader efter dödsfallet; dock att stärbhuset i sådant fall har att inom en månad efter dödsfallet hos den myndighet, som meddelat trafiktillståndet, anmäla person, som antagits till föreståndare för rörelsen. Göres ej anmälan inom föreskriven tid eller prövas den till föreståndare antagne icke vara därtill lämplig, anses trafiktillståndet hava upphört den dag, tiden för anmälnings-skyldigheten gick till ända eller beslut i frågan meddelades.

§ 23.

När anledning därtill förekommer, kan trafiktillstånd återkallas eller för viss tid indragas av myndighet, som meddelat tillståndet. Vägtrafikmyndigheten må ock på framställning av vederbörande eller därest skäl därtill eljest äro hos tillståndsbeviljande myndighet påkalla beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd ävensom till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta beslut, som i anledning härav meddelats.

Om delgivning av beslut, varom nu är fråga, är stadgat i § 20.

Angående med trafiktillstånd förenade rättigheter och skyldigheter.

§ 24.

Beställningstrafik för personbefordran må bedrivas inom stationsorten samt, därest och i den mån så erfordras för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits automobilens förare å stationsorten, utsträckas jämväl utom denna. Har i anledning av sådan beställning körning avslutats utom stationsorten, skall automobilen omedelbart återföras direkt till denna ort. Under återfärden må automobilen även utan föregående, å stationsorten mottagen beställning tagas i bruk för personbefordran till stationsorten eller till ort, som därvid passeras.

§ 25.

Mom. 1. Det område, inom vilket närgodstrafik må, under iakttagande av vad i § 26 är stadgat, från viss stationsort utsträckas (*närtrafikområde*), fastställas av länsstyrelse i det län, varest stationsorten är belägen.

Allmänna grunder för länsstyrelsernas avgöranden av dylika frågor fastställas av Konungen efter vägtrafikmyndighetens hörande under iakttagande att områdets storlek icke må understiga ett linjerätt avstånd av 30 kilometer från stationsorten räknat.

Mom. 2. Där det för behörigt ordnande av godstrafiken inom visst område eller till skydd för möjligheten att upprätthålla annan trafikled finnes

påkallat, äger länsstyrelse inom län, där Konungen sådant medgivit, att föreskriva förbud mot att i närgodstrafik befara viss vägsträckning eller att å dylik sträckning upptaga eller avlämna gods. Förbud, varom nu är fråga, må dock icke för närtrafikutövare innebära hinder för bedrivande av närgodstrafik på avstånd intill 50 kilometer från stationsort för automobil, som av honom användes i sådan trafik.

Vägtrafikmyndigheten äger ock hos länsstyrelse påkalla beslut, varom i detta mom. är fråga, samt till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta beslut, som i anledning därav meddelats.

Beslut, innefattande förbud, som i detta mom. sägs, skall genom länsstyrelsens försorg intagas i länskungörelserna.

Mom. 3. Varje utövare av närgodstrafik skall genom försorg av den myndighet, som för honom meddelat trafiktillstånd, tillhandahållas erforderligt antal kartor, angivande det för honom fastställda närtrafikområdets utsträckning. Av dylika kartor skall ett exemplar städse av förare medföras å automobil, som användes i närgodstrafik.

Mom. 4. Grunder för fastställande av det avstånd, å vilket närgodslinjetrafik högst må utsträckas, fastställas av Konungen efter vägtrafikmyndighetens hörande.

§ 26.

I närgodstrafik må transport av gods under iakttagande av vad i § 25 är stadgat verkställas jämväl utom stationsorten, därest och i den mån så erfordras för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits automobilens förare å stationsorten. Efter det av sådan beställning föranledda transporter verkställts, skall automobilen omedelbart återföras direkt till stationsorten. Under återfärden må automobilen tagas i bruk för transport av gods till stationsorten eller till ort, som under återfärden passeras, ändå att beställning å transporten icke mottagits å stationsorten.

§ 27.

Till befordran i närgodstrafik eller närgodslinjetrafik må icke mottagas gods, därest av sammanhanget framgår, att detsamma genom två eller flera till varandra anslutande transporter i närgods- eller närgodslinjetrafik är avsett att befordras på längre avstånd än vad i sådan trafik är medgivet.

§ 28.

Fjärrgodstrafik må av den, som erhållit tillstånd till sådan trafiks bedrivande, utsträckas såväl till orter, belägna inom det för honom fastställda fjärrtrafikområdet, som till orter utom detsamma, dock under iakttagande i sistnämnda fall att gods icke må inom ett för annan utövare av fjärrgodstrafik fastställt fjärrtrafikområde upptagas för befordran annat än efter

uppdrag av sistnämnde trafikutövare eller den, som med laga verkan äger företräda honom vid meddelande av sådant uppdrag.

§ 29.

Transporter, hänförliga till närgodstrafik, må icke ombesörjas genom utövare av fjärrgodstrafik; denne dock obetaget att avhämta eller avlämna gods i anslutning till dess befordran i sistnämnda slag av trafik. Däremot må utövare av närgodstrafik, därest och i den mån han därom anmodas av utövare av fjärrgodstrafik eller den, som med laga verkan äger i sådant avseende företräda honom, ombesörja transporter jämväl för fjärrgodstrafikutövers räkning. Härvid skall automobilen vara försedd med särskild beteckning, angivande dess användning för berörda ändamål, på sätt särskilt är stadgat, och i övrigt iakttagas för sådan trafik gällande bestämmelser.

§ 30.

Innehavare av tillstånd till allmän automobiltrafik är skyldig att mot ersättning enligt fastställd taxa samt under de villkor och enligt de bestämmelser i övrigt, som innehållas i denna förordning eller jämlikt densamma blivit fastställda i trafiktillstånd, ombesörja befordran av personer eller gods å för ifrågavarande trafik upplåtna vägar, allt under förutsättning:

- a) att befordringen icke är enligt gällande författningar förbjuden,
- b) att befordringen kan ske med automobil, som trafikutövaren medgivits tillstånd att använda i allmän trafik, eller, vad fjärrgodstrafik angår, antingen med sådana automobiler eller med automobiler, varöver utövare av fjärrgodstrafik eljest äger förfoga,
- c) att befordringen i övrigt icke må anses utesluten till följd av förhållande, som tillståndsinnehavare ej föranlett eller förmått avvärja,
- d) att i beställningstrafik för godsbefordran avgift erlägges för hel lastbilssändning;

ägende myndighet, som fastställer trafiktillstånd, att i detta närmare angiva befordringspliktens omfattning och härvid, där så av särskilda omständigheter påkallas, helt eller delvis medgiva befrielse från enligt denna paragraf stadgad befordringsplikt.

Innehavare av tillstånd till närgodstrafik vare för tid, varunder han åtagit sig att ombesörja transporter för fjärrtrafikutövers räkning, icke skyldig att på anfordran av annan än denne ombesörja trafik.

Vad om skyldighet för innehavare av tillstånd till allmän trafik ovan är stadgat skall äga motsvarande tillämpning beträffande förare av automobil i sådan trafik under tid, varunder han är skyldig tjänstgöra.

Har i beställningstrafik ersättning för hel automobilast erlagts, må icke utan samtycke av den, som erlagt ersättningen, gods för annans räkning transporteras å automobilen samtidigt med hans eget.

§ 31.

Innehavare av tillstånd till beställningstrafik skall, därest tillståndsbeviljande myndigheten därom förordnat, vara skyldig att ansluta sig till viss av nämnda myndighet godkänd förening av utövare av allmän trafik med uppgift att handhava de gemensamma angelägenheter, som myndigheten finner böra tillkomma en sådan sammanslutning.

Angående automobiler i allmän trafik.

§ 32.

Mom. 1. Automobil må icke användas i allmän trafik utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som meddelat trafiktillståndet, eller, ifråga om trafik, vartill tillstånd medgivits av vägtrafikmyndigheten, av länsstyrelse. Då godkännande sökes, skall företes vederbörligt utdrag ur automobilregistret eller, där automobil icke är registrerad, meddelas sådana uppgifter om automobilens beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret, ävensom intyg av besiktningsman, att bilen är för trafiken lämplig. Ej heller må allmän trafik med tillkopplad släpvagn bedrivas, utan att släpvagnen blivit i angiven ordning för trafiken godkänd. Vid godkännande, som ovan sägs, skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må befordras med fordonet.

Rätt att utöver vad enligt § 5 mom. 2 är stadgat för befordran av personer i allmän trafik använda lastautomobil må endast undantagsvis på särskilda skäl medgivas; och skola, där tillstånd därtill lämnas, för trafiken påkallade anordningar å lastautomobilen godkännas av länsstyrelse eller, om tillståndet lämnats av polismyndighet, av denna. Därvid skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet.

Ej må godkännande av automobil slutligen meddelas, med mindre det visas, att försäkringsplikten fullgjorts.

Godkännande eller medgivande, varom ovan sägs, kan, när anledning därtill föreligger, av vederbörande myndighet återkallas eller på viss tid indragas.

Mom. 2. För utrönande av huruvida automobil, som användes i allmän trafik, är i föreskrivet och lämpligt skick, skall densamma sist inom ett år efter närmast föregående besiktning uppvisas för besiktningsman inom det tjänstgöringsdistrikt, inom vilket bilen har sin hemort, för undergående av efterbesiktning. Därvid skall företes för bilen senast utfärdat besiktningsinstrument eller, i förekommande fall, typintyg.

Besiktningsmannen skall senast inom två dagar från besiktningsens avslutande utfärda och tillhandahålla automobilens ägare bevis om att besiktningen verkställts.

Befinnes vid besiktningen automobilen icke vara i föreskrivet och lämpligt skick, skall besiktningsmannen ofördröjligen göra skriftlig anmälan där- om hos länsstyrelsen i det län, där automobilen har sin hemort.

Angående skyldighet att för registrering anmäla den verkställda efter- besiktningen är stadgat i motorfordonsförordningen.

Har trafiktillståndet meddelats av annan myndighet än länsstyrelsen i det län, där automobilen har sin hemort, skall automobilens ägare så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från det besiktningen avslutats till dy- lik myndighet insända bevis om att besiktningen verkställts.

De befogenheter, som jämlikt motorfordonsförordningen tillkomma läns- styrelse att förordna om besiktning av automobil och att meddela förbud mot automobilens användande, tillkomma med avseende å automobil, som användes i allmän trafik, jämväl myndighet, som meddelat trafiktillstånd.

Mom. 3. Om den eller de automobiler, som äro godkända för allmän tra- fik, så ock om härutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelse eller annan myndighet, som i dylikt ärende meddelat beslut, lämna vederbörande be- siktningsman underrättelse.

Mom. 4. Där så finnes påkallat, äger länsstyrelse föreskriva, att person- omnibus, vilken brukas i linjetrafik, skall vara försedd med förbandslåda av modell, som fastställts av medicinalstyrelsen.

Mom. 5. Automobil, som med stationsort i stad användes i beställnings- trafik för befordran av personer, skall, där ej myndighet, som meddelat tra- fiktillståndet, annorlunda föreskrivit, vara försedd med av. myndigheten godkänd, väl synlig taxameterapparat.

På personautomobil, som eljest användes i beställningstrafik, skall, i den mån ej tillståndsbeviljande myndighet därifrån medgivit undantag, finnas anbragt väl synlig väglängdmätare eller taxameter, båda av modell som godkänts av myndigheten.

§ 33.

Angående särskild beteckning å automobil, som användes i allmän trafik, ävensom angående tillhandahållande, återkallande och kontroll över för ändamålet använda beteckningsmärken äger Konungen meddela närmare bestämmelser.

Angående förare av automobil i allmän trafik.

§ 34.

Mom. 1. Ej må någon tjänstgöra som förare av automobil i allmän trafik utan att därtill hava erhållit särskilt tillstånd (*trafikkort*).

Trafikkort berättigar icke till förande av personomnibus i allmän trafik, där ej å trafikkortet uttryckligt medgivande härtill lämnats.

Mom. 2. Trafikkort må ej utfärdas för annan än den, som innehar gällande körkort för automobil och uppnått 21 års ålder samt i övrigt efter prövning av besiktningsman befinnes lämplig såsom förare i allmän trafik.

Mom. 3. För erhållande av trafikkort har förare att till den länsstyrelse, som för honom utfärdat körkort, insända ansökan därom samt därvid föga de handlingar, som han till styrkande av sin kompetens och lämplighet vill i ärendet åberopa.

Trafikkort, vartill formulär fastställs av Konungen, gäller för trafik inom hela riket.

Vad i motorfordonsförordningen stadgas om utfärdande av duplettkörkort skall äga motsvarande tillämpning beträffande utfärdande av dupletttrafikkort.

Mom. 4. Över utfärdade trafikkort skall länsstyrelse antingen föra särskild förteckning eller därom göra anteckning i den liggare eller det kortregister, som, enligt vad särskilt är stadgat, skall föras över utfärdade körkort; och skall därvid för varje trafikkort antecknas nummer å trafikortet samt dag för dess utlämnande.

Mom. 5. Innehavare av trafiktillstånd vare skyldig att till myndighet, som meddelat tillståndet, göra anmälan om varje förare, som tjänstgör i trafiken; dock att beträffande utövers av fjärrgodstrafik skyldighet skall gälla vad vägtrafikmyndigheten i sådant avseende förordnar. Anmälan, innehållande uppgift om numret å förarens trafikkort, skall ske inom fyra dagar efter det tjänstgöringen tagit sin början.

Sådan anmälningsskyldighet skall ock fullgöras efter det tjänstgöringen upphört.

Anmälan, varom nu sägs, vare avgiftsfri.

Mom. 6. Myndighet, som äger återkalla tillstånd till allmän trafik, må, när anledning därtill förekommer, återkalla trafikkort för förare, som tjänstgör i trafiken, eller, om omständigheterna äro sådana, att anledning är att antaga, att förare skall utan sådan åtgärd låta sig rättas, meddela varning. Beslut om återkallelse skall, där ej myndigheten annorlunda förordnat, gå i omedelbar verkställighet. Beslutet skall kungöras i tidning i orten.

Har återkallelse skett, åligger det föraren att efter anmaning överlämna trafikkortet till myndigheten.

Varder, efter anförda besvär, beslut om återkallelsen upphävt, skall trafikkortet återställas till föraren.

Sker återkallelse av trafikkort av annan myndighet än den, som utfärdat detsamma, skall meddelande om återkallelsen, med upplysning om skälen därför, lämnas sistnämnda myndighet.

Beslut, varigenom trafikkort återkallats, skall antecknas i förteckning, liggare eller kortregister, som i mom. 4 sägs.

Mom. 7. Om skyldighet att under trafik medföra och på tillsägelse uppvisa trafik kort för besiktningsman eller polisman ävensom angående påföljd för uraktlåtenhet härav skall vad angående körkort är i sådant avseende stadgat äga motsvarande tillämpning.

§ 35.

I företag för allmän trafik, på vilka lagen om arbetstidens begränsning icke är att tillämpa, må i allmän trafik tjänstgörande förarens arbetstid under tjugufyra på varandra följande timmar icke, där ej särskilt förhållande annat påkallar, överskrida tolv timmar. I arbetstiden skall inräknas all den tid, föraren till följd av sin tjänst tillbringar å automobil, som brukas i trafiken, så ock tid, som åtgår för automobilens skötsel eller för på- eller avlastning av gods, vilket med bilen befordras, ävensom rast, som understiger trettio minuter eller under vilken föraren icke äger frihet att avlägsna sig från bilen. Utan uppehåll om minst trettio minuter i följd må ej här omförmäld förare framföra automobil under längre tid än sex timmar, såvida icke särskilda omständigheter därtill föranleda.

Myndighet, som har att meddela trafik tillstånd, ävensom vägtrafikmyndigheten äger föreskriva ytterligare begränsning av arbetstiden. Sådan föreskrift skall intagas i trafik tillståndet.

Angående taxa i allmän trafik.

§ 36.

Mom. 1. Utövarer av allmän automobiltrafik skall vara underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas:

beträffande fjärrgodstrafik och fjärrgodslinjetrafik av Konungen,

beträffande annan linjetrafik av länsstyrelse i det län, varest längsta delen av vägsträckan är belägen, samt

beträffande allmän trafik i övrigt av myndighet, som meddelat trafik tillstånd;

dock att för linjetrafik uteslutande inom viss stad eller sådan beställningstrafik med stationsort i stad, som icke är att hänföra till fjärrgodstrafik, taxan må fastställas i den ordning 23 och 29 §§ i ordningsstadgan för rikets städer angiva.

Mom. 2. Taxa för allmän automobiltrafik skall angiva avgifter, som trafikutövarer må äga rätt att för person- eller godsbefordran fordra (maximavgifter).

I linjetrafik för godsbefordran skola särskilda avgifter fastställas för paket om högst 20 kilogram, för styckegodssändningar och för hela lastbilssändningar med den ytterligare uppdelning, som av behovet kan påkallas.

I beställningstrafik för godsbefordran skall taxa fastställas för hela lastbilssändningar.

Mom. 3. Till förebyggande av en osund konkurrens mellan utövare av allmän automobiltrafik inbördes eller mellan sådana trafikutövare, å ena, samt annat trafikmedel, å andra sidan, må myndighet, som äger fastställa taxa, att, så vitt linje- eller fjärrgodstrafik angår, *antingen* jämte maximiavgifter fastställa även sådana avgifter, under vilka trafikutövare ej må äga rätt verkställa befordran (minimavgifter), *eller* i stället för maximiavgifter fastställa avgifter, som skola av trafikutövare oförändrade tillämpas (fasta avgifter).

Mom. 4. Allmänna grunder för uppställning av taxor för annan allmän automobiltrafik än fjärrgods- eller fjärrgodslinjetrafik må fastställas av Konungen. Förslag därtill ävensom till taxor för fjärrgods- eller fjärrgodslinjetrafik äger vägtrafikmyndigheten avgiva.

Mom. 5. Över förslag till sådan taxa för linjetrafik, som det tillkommer länsstyrelse att fastställa, eller till ändring i dylik taxa bör, när så finnes lämpligt, länsstyrelse lämna representanter för övriga trafikföretag, på vilkas rörelse den ifrågasatta taxan kan komma att inverka, tillfälle att yttra sig.

Mom. 6. Är taxa för allmän trafik inom visst område fastställd, skall, om resan börjat inom detta område men utsträcker sig även till annat område, den i förstnämnda område gällande taxan fortfarande tillämpas, där ej annorlunda avtalas.

Mom. 7. Förare av automobil, som begagnas i allmän trafik, för vilken taxa är fastställd, skall under färd medhava taxan för att på begäran av trafikant uppvisas.

Angående trafikbok och statistiska uppgifter m. m.

§ 37.

Till varje automobil, som brukas i allmän trafik för godsbefordran, skall av tillståndshavaren anskaffas särskild bok (*trafikbok*) för anteckning, i enlighet med de närmare bestämmelser Konungen meddelar, om arbetstid och körningar. Trafikboken föres av föraren.

Under färd skall trafikboken medföras av föraren och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman.

Trafikbok bör av tillståndshavaren förvaras under ett år, räknat från den dag sista däri antecknade uppgift avser.

§ 38.

Utövare av allmän trafik skall vara skyldig att föra driftsstatistik i enlighet med bestämmelser, som vägtrafikmyndigheten eller myndighet, som

meddelat trafiktillstånd, må finna skäl meddela, ävensom att till nämnda myndigheter insända sådant sammandrag av driftsstatistiken eller de uppgifter angående trafiken i övrigt, som av dem infordras.

I övrigt skall driftsstatistiken ävensom över rörelsen förda handelsböcker hållas tillgänglig för granskning av vägtrafikmyndigheten eller dess ombud när helst så påfordras.

Angående uthyrningsrörelse.

§ 39.

Mom. 1. Den, som vill yrkesmässigt uthyra automobil utan att förare ställas till förfogande (*uthyrningsrörelse*), skall därtill söka tillstånd av länsstyrelsen i det län, varest rörelsen skall bedrivas.

Ansökan om dylikt tillstånd skall innehålla uppgift om ort, å vilken rörelsen skall bedrivas, ävensom om typ och antal av de automobiler, som äro avsedda att användas i rörelsen; och skola i övrigt föreskrifterna i § 7 mom. 1 i tillämpliga delar gälla.

Mom. 2. Över ansökan skall länsstyrelse ej mindre höra vederbörande polismyndighet än även, om förhållandena därtill föranleda, lämna vederbörande utöware av allmän trafik i orten tillfälle att yttra sig.

Mom. 3. Tillstånd må beviljas allenast om rörelsen finnes behövlig och lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma.

Mom. 4. Automobil må icke i uthyrningsrörelse tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrker sig vara innehavare av körkort. Automobil må icke i rörelsen användas utan att vara därför godkänd av länsstyrelsen. Då godkännande sökes, skall företes intyg av besiktningsman, att automobilen är lämplig för uthyrningsrörelse, varjämte skall visas, att försäkringsplikten fullgjorts.

Om meddelat tillstånd till uthyrningsrörelse innefattande jämväl uppgift om den eller de automobiler, som godkänts för rörelsen, så ock om härutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelse lämna vederbörande besiktningsman underrättelse.

Mom. 5. Tillstånd eller godkännande, varom i mom. 1 och 4 sägs, kan, när anledning därtill förekommer, återkallas av länsstyrelsen.

Mom. 6. Automobil, som användes i uthyrningsrörelse, skall för det ändamål, varom i § 32 mom. 2 första stycket förmåles, sist inom sex månader efter närmast föregående besiktning uppvisas för där angiven besiktningsman. Därvid skall företes för automobilen senast utfärdat besiktningsinstrument eller, i förekommande fall, typintyg.

Vad i övrigt är i § 32 mom. 2 stadgat skall äga motsvarande tillämplighet ifråga om automobil, som användes i uthyrningsrörelse.

Där automobil, som nyss nämnts, tillika brukas i allmän trafik, skall vad i denna § är stadgat om efterbesiktning icke gälla.

Angående rörelse för förmedling av godstransporter med automobil.

§ 40.

Mom. 1. Rörelse, varigenom någon yrkesmässigt åt allmänheten ombesörjer hopsamlande eller mottagande av gods till en eller flera upplagsplatser för transport med automobil eller förmedling av anbud om utförande av godstransporter med automobil eller om tillhandahållande av gods för sådan transport (*transportförmedling*), må, med undantag som nedan under mom. 2 anges, drivas endast efter tillstånd av vägtrafikmyndigheten eller, om rörelsen avser förmedlande av transporter uteslutande å avstånd, som är medgivet för närgods- eller närgodslinjetrafik från ort, varest rörelsen skall bedrivas, av myndighet som har att bevilja tillstånd till sådan trafik.

Mom. 2. Vad om skyldighet att söka tillstånd är i mom. 1 stadgat skall icke gälla beträffande

1) transportförmedling, som utövare av allmän automobiltrafik bedriver allenast i den utsträckning, som erfordras för trafik med automobiler, som han äger att använda i trafik;

2) anordnande av uppsamlingsplatser vid hamnar eller järnvägsstationer för gods, som efter befordran med järnväg eller fartyg är avsett att vidarebefordras med automobil, eller beträffande förmedling av anbud om utförande av dylika godstransporter eller om tillhandahållande av gods därför;

3) transportförmedling, vilken drives allenast såsom underordnad del av handels- eller därmed jämförlig rörelse och genom vilken icke förmedlas transporter, som i genomsnitt för kalendervecka omfatta mer än 1 000 kilogram gods eller befraktning av mer än en automobil.

Mom. 3. Ansökan om tillstånd, som i mom. 1 sägs, skall innehålla uppgift om

1) ort, varest rörelsen är avsedd att bedrivas,

2) de orter, till vilka eller det område inom vilket transporter, utgående från förstnämnda ort, skola äga rum, med angivande av de särskilda orter, till vilka regelbundna transporter äro avsedda att anordnas.

Regelbunden anses i fall, varom i denna § är fråga, transport vara, därest den vanligen äger rum en gång för kalendervecka eller oftare.

Om behandling av ansökan, som i mom. 1 förmåles, skall i tillämpliga delar gälla vad i §§ 10 och 11 är stadgat eller, därest och i den mån ansök-

ningen avser tillstånd till förmedling av regelbundna transporter, vad i § 9 är stadgat.

Mom. 4. Tillstånd till rörelse, varom i denna § är fråga, skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som provas nödiga; skolande vad i § 15 mom. 1 första och andra styckena är stadgat äga motsvarande tillämpning. Avser ansökningen tillstånd att förmedla regelbundna transporter på avstånd, som överstiger det, på vilket närgodslinjetrafik må utsträckas från den plats, där rörelsen bedrivs, eller att förmedla andra transporter på längre avstånd än vad för närgodstrafik med stationsort på nämnda plats är medgivet, må tillstånd medgivas endast sådan företagare, som jämlikt § 16 erhållit tillstånd till fjärrgodstrafik, såframt sådan finnes och ansökt därom, eller ombud för sådan företagare.

I samband med beviljande av tillstånd skola angivas de orter till eller från vilka regelbundna transporter från eller till den ort, där rörelsen bedrivs, må äga rum. Där tillstånd beviljas av annan myndighet än vägtrafikmyndigheten, skall tillika angivas det område, inom vilket i rörelsen anordnade transporter med utgångspunkt från den ort, där rörelsen bedrivs, må utsträckas; skolande härvid i tillämpliga delar gälla vad angående fastställande av område för närgodstrafik eller linjesträckning för närgodslinjetrafik är stadgat.

Mom. 5. Angående skyldighet för tillståndsbeviljande myndighet att till annan myndighet lämna underrättelse om tillstånd, som i mom. 4 sägs, samt angående skyldighet att föra förteckning över dylika tillstånd skall vad angående trafikstillstånd är i sådant avseende stadgat lända till efterrättelse.

Mom. 6. I sådan rörelse, för vars bedrivande tillstånd enligt denna § erfordras, må gods för befordran utlämnas endast till automobil, som godkänts för allmän trafik, samt, om fråga är om transport i fjärrgods- eller fjärrgodslinjetrafik, endast till automobil, som enligt vad särskilt är stadgat må användas i sådan trafik.

Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

§ 41.

Mom. 1. Utövar någon utan erforderligt tillstånd allmän trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling,

eller utsträckes linje- eller närgodstrafik utöver det område, inom vilket sådan trafik må bedrivas,

eller bedriver någon allmän trafik, uthyrningsrörelse eller transportförmedling utan att vara berättigad till sådan trafik eller rörelse, varom fråga är,

eller åsidosättas av vederbörande myndighet vid meddelande av trafik-tillstånd eller tillstånd till bedrivande av uthyrningsrörelse eller transport-förmedling eller eljest enligt denna förordning lämnade föreskrifter,

eller fordras vid allmän trafik betalning i strid mot fastställd taxa,

eller brytes mot föreskrifterna i §§ 16, 24, 26—29, 32 mom. 2 första stycket eller mom. 5 första eller andra stycket, § 35 eller § 39 mom. 6 första stycket,

eller uraktlåter någon, som innehar tillstånd till allmän trafik, eller förare av automobil i sådan trafik att fullgöra skyldighet, som enligt § 30 åligger honom,

eller uraktlåter utövare av allmän trafik honom jämlikt § 38 åliggande skyldighet,

eller uraktlåter förare att i trafikbok göra vederbörliga anteckningar,

eller åsidosättes fastställd tidtabell utan att i sistnämnda fall möjligheten att iakttaga densamma kan anses utesluten till följd av förhållande, som vederbörande ej föranlett eller förmått avvärja,

eller förer någon automobil eller motorcykel, varå denna förordning är tillämplig, i allmän trafik utan att vara berättigad till förande av fordonet i den trafik, varom fråga är,

straffes den felande med dagsböter.

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

Mom. 2. Brukas i allmän trafik automobil eller motorcykel, varå denna förordning är tillämplig, eller släpvagn, utan att fordonet är godkänt för sådan trafik,

eller brukas i uthyrningsrörelse automobil, släpvagn eller motorcykel av nyss angiven beskaffenhet, utan att fordonet godkänts för sådan rörelse,

eller brytes i transportförmedling mot föreskriften i § 40 mom. 6,

straffes den, som utövar trafiken eller rörelsen, med dagsböter.

Ägde förare vetskap därom att godkännande eller medgivande, varom ovan sägs, icke lämnats, vare jämväl han förfallen till ansvar, som nyss sagts. Samma lag vare, därest förare i fall, varom i § 40 mom. 6 förmåles, med vetskap om att automobil är av beskaffenhet att gods eller visst slag av gods icke må utlämnas för befordran med densamma, det oaktat mottagit sådant gods till befordran.

§ 42.

Mom. 1. Underlåter någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till automobilregistret eller hos myndighet, som meddelat trafik-tillstånd eller tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling, så-

dan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, straffes den, vilken registrerings- eller anmälningsskyldigheten åligger, där han ej tillika gjort sig förfallen till ansvar för olovligt bedrivande av allmän trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller för olovligt brukande eller förande av automobil eller motorcykel, varå denna förordning är tillämplig, eller släpvagn, med böter, högst 300 kronor.

Underlåter någon, som genom laga kraftvunnet utslag dömts till ansvar för förseelse, varom ovan sägs, att därefter fullgöra honom åliggande registrerings- eller anmälningsskyldighet, eller underlåter någon att fullgöra föreläggande, som med stöd av denna förordning meddelats honom, äger vederbörande myndighet att vid viten, som tillika må utdömas, ålägga den försumlige att fullgöra sin skyldighet; dock att, så vitt angår av landsfiskal meddelat föreläggande, beslut om åläggande eller utdömande av vite, varom nu är fråga, skall ankomma på länsstyrelse.

Mom. 2. Envar, som i anmälan, varom i mom. 1 förmäles, mot bättre vetande meddelar oriktig uppgift, straffes med dagsböter.

§ 43.

Med böter från och med 10 till och med 200 kronor straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i § 34 mom. 6 andra stycket, § 36 mom. 7, § 37 andra stycket och § 39 mom. 4 första punkten.

Till enahanda straff vare den förfallen, som bryter mot vad uti de i § 36 mom. 7 och § 39 mom. 4 första punkten angivna hänseenden gäller beträffande motorcykel, varå denna förordning är tillämplig.

§ 44.

De för ägare av motorfordon och släpvagn stadgade ansvarsbestämmelser skola äga tillämpning, i händelse fordonet tillhör någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, å denne, samt, där fordonet äges av oskift dödsbo eller konkursbo eller av bolag, förening eller annat samfund eller av stiftelse eller annan sådan inrättning, å den eller dem, som äga företräda boet, samfundet eller inrättningen. Ifråga om motorfordon eller släpvagn, som tillhör staten eller kommun, skola nämnda ansvarsbestämmelser gälla förarens närmaste förman. Har denne till förekommande av förseelse mot förordningen gjort vad på honom ankommit och äger i följd av överordnads åtgärd eller vållande förseelse likväl rum, varde den överordnade drabbad av ansvar, som här avses.

Enahanda grunder skola tillämpas jämväl ifråga om ansvar, som enligt §§ 41—43 skall ådömas innehavare av tillstånd till utövande av allmän trafik eller till uthyrningsrörelse eller till transportförmedling.

§ 45.

Fortsätter någon under tid, då han är ställd under tilltal för förseelse enligt denna förordning, samma förseelse, skall han, när han varder därtill lagligen förvunnen, för varje gång åtal emot honom ägt rum och han därav undfått del, fällas till det straff, som för sådan förseelse är stadgat.

§ 46.

Förseelse mot denna förordning skall, där ej allenast enskild målsägandes rätt blivit därav förnärmad, åtalas av allmän åklagare, ändå att angivelse därom ej skett.

Åtal för sådan förseelse anhängiggöres vid polisdomstol, där sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare, eller, där sådan icke finnes, vid allmän domstol; dock att mål, däri talan om skadestånd föres, må prövas allenast av allmän domstol.

§ 47.

Finner polismyndighet eller vägtrafikmyndighet eller dess ombud anledning förekomma till återkallelse av trafik kort eller tillstånd, varom i denna förordning förmäles, skall vederbörande därom göra framställning hos den myndighet, som har att meddela sådan återkallelse.

§ 48.

Böter, som enligt denna förordning ådömas, tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmän strafflag.

Särskilda föreskrifter.

§ 49.

Uttrycken *automobil*, *motorcykel*, *personomnibus* och *hemort* användas i denna förordning i samma bemärkelse som enligt motorfordonsförordningen.

Vad om automobil är i denna förordning stadgat skall i tillämpliga delar gälla jämväl i avseende å annan motorcykel än sådan, som utgöres av velociped, vilken ursprungligen är avsedd och inrättad för framdrivning uteslutande medelst trampning men som sedermera utan ändring i övrigt försetts med hjälpmotor.

Med *polismyndighet* förstås i denna förordning: för Stockholm överståthållarämbetet; för annan stad, där poliskammare finnes, denna; för övriga städer magistrat eller, där sådan ej finnes, stadsstyrelse och för landet polischefen i orten.

§ 50.

För förrättning, som enligt denna förordning ankommer på besiktningsman, skall erläggas avgift enligt taxa, som fastställs av Konungen.

§ 51.

Tjänsteman, som har att avgiva utlåtande angående frågor om trafik-tillstånd eller om tillstånd till bedrivande av sådan rörelse, varom i §§ 39 och 40 förmäles, eller att föredraga eller till föredragning bereda eller besluta i sådana ärenden, må ej driva handel med automobiler eller automobiltillbehör eller med bränsle för automobiler eller vara kommissionär eller agent för annan, som bedriver handel med omförmälda slag av varor, eller för försäkringsföretag, som meddelar försäkringar i samband med automobiltrafik, eller vara delägare i handelsbolag eller styrelseledamot i aktiebolag eller ekonomisk förening, som bedriver verksamhet av nu nämnt slag. Ej heller må dylik tjänsteman mot ersättning uppsätta ansökningar i ärenden av omförmälda beskaffenhet eller biträda vid uppsättande av sådan ansökning eller vid anskaffande av till densamma hörande handlingar.

§ 52.

Emot beslut, som på grund av denna förordning meddelas av vägtrafikmyndighet, länsstyrelse eller polismyndighet, må besvär anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gälle beslutet, där det ej innefattar trafiktillstånd eller tillstånd till bedrivande av rörelse, varom i §§ 39 eller 40 förmäles, eller tillstånd till åtgärd, som i § 14 sägs, utan hinder av besvär till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bli va vederböriligen förordnat. Beslut om tillstånd, som nyss sagts, vare ej gällande, förrän beslutet vunnit laga kraft eller, där besvär däremot anförts, beslutet blivit slutligen fastställt. Dylikt beslut skall anses hava kommit klagande till del den dag, då beslutet tillkännagivits genom anslag i vederbörande myndighets lokal. Sådant tillkännagivande bör ske inom åtta dagar från beslutets dag.

§ 53.

Därest beträffande viss allmän trafik undantag i särskilt hänseende från denna förordning visas vara påkallat, meddelas bestämmelser härom av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

För tillämpningen av denna förordning erforderliga föreskrifter meddelas av Konungen.

Övergångsbestämmelser.

Denna förordning skall träda i kraft den _____ och, under iakttagande av vad nedan är stadgat, tillämpas jämväl på yrkesmässig trafik, vartill tillstånd dessförinnan meddelats. Vid nämnda tid skola i motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) 23—29 och 29 a §§ meddelade bestämmelser ävensom vad i 39 § första stycket, 40 § 1 mom., 42 §,

43 § 1 mom. samt 44 § samma förordning med däri sedermera gjorda ändringar och tillägg är angående tillämpningen av förstnämnda §§ stadgat upphöra att gälla.

Vid förordningens ikraftträdande gällande tillstånd för personbefordran i linje-, stads- eller länstrafik skola efter samma tidpunkt fortfarande gälla. Vid samma tidpunkt gällande tillstånd till stads- eller länstrafik för gods-befordran skola efter förordningens ikraftträdande gälla såsom tillstånd till närgodstrafik med stationsort på plats, som för detta ändamål tidigare anvisats; åliggande det emellertid vederbörande trafikutövare att, därest han efter förordningens ikraftträdande önskar fortsätta sin rörelse, senast den anmäla detta till vederbörande länsstyrelse för fastställande av närtrafikområdets storlek. Tillstånd till linjetrafik för gods-befordran, som enligt äldre rätt meddelats, skola jämväl efter förordningens ikraftträdande fortfarande gälla, dock att, därest dylikt tillstånd avser trafik, som enligt de nya bestämmelserna är att hänföra till fjärrgodslinjetrafik, detsamma skall anmälas till myndighet, som meddelat detsamma, för bestämmande av den jämkning ifråga om linjens längd, som må finnas erforderlig.

Tiden för giltigheten av före den meddelade tillstånd till yrkesmässig trafik skall, därest ej kortare tid dessförinnan bestämts, räknas till fem år från förordningens ikraftträdande.

Allmän motivering.

FÖRSTA KAPITLET

Konkurrensproblemet som samhällsekonomiskt spörsmål.

Problemets uppkomst och innebörd.

Redan i den första i Sverige gällande författningen angående automobiltrafik, nämligen förordningen av den 21 september 1906, fanns en särskild avdelning, innehållande föreskrifter för reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken. Tillstånd till bedrivande av sådan trafik borde, framhöll den kommitté, som utarbetade det förberedande förslaget till nämnda författning, lämpligen påfordras, då det ifrågasattes att mot ersättning betjäna allmänheten med befordran av personer eller gods. En livligare, mera regelbunden och i allmänhet för gator och vägar så prövande trafik som den yrkesmässiga påkallade den mera ingående och allsidiga prövning, som borde föregå ett meddelande av särskilt tillstånd. Då det här vore fråga om ett utbudande till allmänheten av ett visst befodringsmedel, kunde allmänheten ock äga anspråk på, att lämpligheten såväl av befodringsmedlet självt som av de kommunikationsleder, där det skulle användas, ågnades en mera grundlig och allsidig prövning.

Ehuru även i följande författningar angående automobiltrafik särskilda bestämmelser beträffande den yrkesmässiga trafiken förekommit, har motivet och därmed även ändamålet för meddelande av dylika bestämmelser alltmer förskjutits. De säkerhets- och ordningssynpunkter, som ännu i nyssnämnda betänkande äro ensamt utslagsgivande, hava med åren och särskilt under det senaste årtiondet alltmer fått träda tillbaka för samhällsekonomiska synpunkter, vilka låtit frågan om motortrafikens och därvid särskilt den yrkesmässiga automobiltrafikens ordnande framstå såsom ett samhällsekonomiskt problem av största vikt.

Anledningen till detta förändrade betraktelsesätt och därmed även till de försök till att ur samhällsekonomisk synpunkt reglera denna trafik, som över praktiskt taget hela den civiliserade världen gjorts, är otvivelaktigt den kris, som under senare år såväl i detta som i andra länder drabbat de olika kommunikationsmedlen och därvid i alldeles särskild grad järnvägarna.

Emellertid skulle man enligt vår uppfattning överblicka endast en ringa del av trafikproblemets verkliga innebörd, om man såsom egentligt motiv till ett försök till reglering därav såge kommunikationsföretagens kris. En

sådan kris behöver i och för sig icke vara något symptom på att den försiggående utvecklingen på trafikväsendets område påkallar samhälleliga åtgärder i syfte att giva utvecklingen ett annat förlopp, än det synes vilja taga. Ej heller skulle i och för sig förhandenvaron av aldrig så blomstrande affärer för kommunikationsföretagen vara ett tecken på sunda förhållanden inom trafikväsendet, d. v. s. på att samhällets trafikbehov blivit tillgodosett på det sätt, som bäst motsvarar dess medlemmars intressen och behov. Det verkliga trafikproblemet ligger nämligen djupare än så; det innefattar icke i första hand frågan om trafikmedlens tillstånd utan om en ändamålsenlig behovstäckning. Det verkliga motivet för och det verkliga ändamålet med en statlig reglering på detta område måste vara att söka åstadkomma den från samhällets synpunkt sett fördelaktigaste och mest ändamålsenliga trafikapparaten. Vid sidan av detta problem ter sig uppgiften att för de särskilda trafikutövarna eller för de särskilda organ som bedriva eller av samhället anförtrots bedrivandet av viss del av trafikuppgifterna såsom en visserligen i och för sig viktig men dock underordnad del av uppgiften.

Föreställningen om att den nuvarande krisen är en fråga, som i sista hand berör, om icke uteslutande, så dock huvudsakligen innehavare och utövare av de olika trafikmedlen, har sin motsvarighet i en icke sällan uttryckt föreställning att, om än samhälleliga åtgärder till skydd för trafikutövarna billigtvis böra vidtagas, den nuvarande krisen på transportmarknaden dock ytterst gagnar allmänheten genom den sänkning av fraktpri-serna, som den framkallar. Den popularitet, som automobiltrafiken vunnit, den tillfredsställelse den inom näringslivet väckt, har i icke ringa grad varit beroende därpå att den framkallat sänkning i transportpriserna. Exemplet på att priser för av automobiltrafiken utförda transporter legat avsevärt under järnvägarnas, äro talrika. Ett uttryck härför äro även de sänkningar i frakttarifferna, vartill järnvägarna under trycket av konkurrensen funnit sig tvingade för att icke se sina förluster av godstransportmängder ytterligare ökade.

Denna prissänkning är odisputabel. Ofrånkomligt är också, att den i transportpriset synliga kostnaden därigenom blivit mindre för trafikanten. Men har därigenom från det helas, från samhällets synpunkt sett den totala transportkostnaden och särskilt kostnaden för de transporter, vilka livligast varit utsatta för konkurrens, ökats eller minskats? Ett närmare inträngande i detta spörsmål leder snart till övertygelsen att frågan, huruvida det ena eller andra transportmedlet, när alla omständigheter tagas i betraktande, är ur ekonomisk synpunkt att föredraga, icke kan besvaras allenast genom hänvisning till att ett av dem arbetar med lägre transportpris eller att tillkomsten av ett nytt trafikmedel föranlett sänkning av de fraktpri-ser, som debiterats av förut befintliga trafikföretag.

Skillnaden mellan trafikpris och trafikknstnader.

Den reella knstnaden fr en transport med ett nytillkommet trafikmedel r nmligen, om transporten hade kunnat g rum med anlittande av ett äldre sddant, icke allenast det debiterade fraktpriset. En fr trafikanten lika reell, ehuru i sammanhanget icke synbar knstnad r det belopp, han med anledning av transportens rfverflyttning till det nya trafikmedlet kan komma att nfdgas utgiva ssom bidrag till tckande av det äldre trafikmedlets fasta knstnader. Denna knstnad presenteras honom, sr vitt anggr frretag, fr vilka det allmanna i sista hand har att ansvara — och dit hrra fr nrvarande bland annat icke allenast statens jrnvgrar utan i stor utstrckning aven de enskilda jrnvgrarna — i sinom tid i form av skatt eller annan avgift till det allmanna; och innan han lycknskar sig sjlv till nedsittningen i det pr fraktsedeln debiterade beloppet, br han drfr hlla i minne den hjjning, han redan ftt eller har att vnta pr debetsedeln.

Innebdrden av det anfrdrda framtrder tydligt nog genom ett exempel, som fr enkelhetens skull ngrt schematiseras. Transporter rfver ett inom en kommun belaget sund hava skett medelst en kommunen tillhrig br. Till tckande av rntor och amortering gr det fr brobyggnaden nedlagda kapitalet mste kommunen rligen anskaffa 25 000 kronor; fr detta ändamål har av passerande bilar med hemort inom kommunen upptagits en avgift av 2 kronor. Frslag vckes om att ersatta bron med en frja,¹ vars driftknstnader bräknas kunna tckas genom en avgift av kronor 1: 50 fr varje transporterad bil. Fr bilagarna skulle detta komma att medfrora en prissnkning pr 25 %. Aven om pr grund hrav frslaget frn deras synpunkt sett kan synas frdelaktigt, stller sig saken annorlunda, om hela kommunens intresse tages i betraktande. Utgiften pr 25 000 kronor fr den gamla bron r ju nmligen fr kommunen lika ofrfrankomlig som frut; skillnaden blir allenast, att den fr framtiden kommer att uttagas i form av skatt i stllet fr genom broavgift. Frn kommunens synpunkt sett skulle tillkomsten av frjleden betyda en ny frdelning av knstnaderna fr brons amortering; men storleken av det belopp, som erfordras fr tckande av knstnaderna fr de transporter, som frut verkstllts med hjlp av bron, skulle genom det nya transportmedlets tillkomst i realiteten okas. Skulle kommunen fr att tillgodose trafikbehoven fr olika ttat bebyggda delar av densamma hava sett sig nedsakad att anordna en eller flera frjleder rfver sundet i sdana trakter, som i sig sjlva icke kunnat erbjuda tillrcklig trafik fr att ekonomiskt uppbära frjlederna, men finansierat dessa genom

¹ Exemplet avser, ssom av fortsittningen framgr, att askdliggrora ett utbyte av ett äldre trafikmedel med rfvervgande fasta knstnader (jrnvgrarna) mot ett nytt med rfvervgande fränderliga knstnader (bilarna), vilket nfvdvndigggr antagande av att aven i frrevarande fall trafikmedlet med rfvervgande fasta knstnader (bron) r det äldre.

överskott av trafiken på bron, måste tillkomsten av en med bron konkurrerande, i sig själv onödigt förbindelse i realiteten innebära ett försvårande av kommunens möjligheter att tillgodose trafikbehoven inom trafiksvagare delar av densamma; för varje fall skulle sistnämnda uppgifter icke kunna tillgodoses utan ökade offer från kommunens sida.

Antag, för att fullfölja exemplet, att kommunen vore ägare av bron och att tillstånd till färjledens inrättande sökes av en privat företagare. Om beslutanderätten ifråga om färjledens inrättande och fastställande av taxor för densamma ligger hos kommunen, på vilket sätt tillgodoser kommunen bäst sina medlemmars intressen, genom att tillåta ledens inrättande eller genom att vägra den? Uppenbarligen genom det senare alternativet, såframt över huvud värdet av trafik över de båda trafiklederna är lika. Att vissa trafikanter från sin synpunkt sett skulle hälsa tillkomsten av den nya trafikleden med tillfredsställelse, skulle — under de förutsättningar, varmed man här räknar — icke förminska riktigheten av kommunens beslut att vägra medgiva tillstånd därtill.

Att vad nu anförts i lika hög grad gäller ifråga om trafik, vars ekonomiska resultat i sista hand inverkar på statens finanser, behöver knappast påpekas. Om genom ett nytt trafikmedel förbindelser anordnas för ombesörjande av sådana transporter, som ett äldre, staten tillhörigt eller med bidrag av staten uppehållet trafikmedel med samma fördel kunnat ombesörja, måste, i samma mån som det äldre trafikmedlets ekonomiska bärighet därigenom undergräves, statens möjligheter att upprätthålla ett kommunikationsväsende, som tillgodoser hela landets trafikbehov, försvåras och detta icke allenast å sträckor, som tidigare varit räntabla, utan även och framför allt å sådana i sig själva oräntabla sträckor, å vilka trafik tidigare kunnat upprätthållas endast med hjälp av överskott från mera lönande sträckor.

Val ur ekonomisk synpunkt mellan likvärdiga trafikmedel.

Om genom vad nu anförts är tydligt, att det av ett visst transportmedel erbjudna priset i och för sig icke bör ur samhällsekonomisk synpunkt få vara avgörande för frågan, vilketdera transportmedlet som med hänsyn till den samhälleliga kostnaden är att föredraga, så kräver frågan om de grunder, efter vilka detta spörsmål är att bedöma, närmare undersökning. För detta ändamål är till en början nödvändigt att något närmare ingå på två begrepp, som i det föregående antytts, nämligen *fasta* och *föränderliga kostnader*, vilka i detta sammanhang äro av grundläggande betydelse.

Om, för att inledningsvis nämna ett ur privatekonomien hämtat exempel, en man, som ensam äger och bebor ett hus, vilket han icke kan sälja, över-

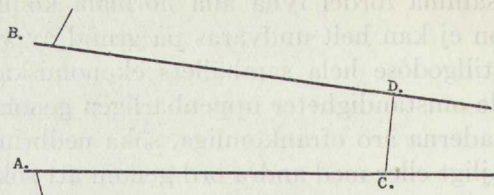
väger att byta bostad genom att i stället hyra en våning, som kan anses ur bostadssynpunkt likvärdig, vilka omständigheter har han, om endast ekonomiska synpunkter komma i betraktande, att lägga på frågan?

Att till en början köpesumman för huset eller det kapital, som eljest nedlagts däri, icke bör få verka bestämmande, är uppenbart. Om i alla händelser detta kapital icke kan återfås, finns det ingen anledning för ägaren att bo kvar i huset, om hans kostnader bliva lägre genom att hyra våningen. Hans kostnader för huset äro emellertid icke alla av enhetlig karaktär. Med hänsyn till möjligheten för honom att påverka deras storlek, äro kostnaderna att hänföra till endera av två grupper, föränderliga eller fasta. Till de senare äro att räkna sådana, vilkas storlek icke påverkas av, huruvida han bor i huset eller icke, såsom räntor, skatter och vissa offentliga avgifter (grundavgift för vatten o. s. v., tomtöre, tomträttsavgift); föränderliga äro åter de kostnader, vilkas storlek beror på användningen av huset, såsom för uppvärmning, belysning, renhållning, konsumtionsavgifter för vatten, gas, elektricitet o. s. v. Om nu de fasta kostnaderna för huset uppgå till 1 000 kronor och de föränderliga till likaledes 1 000 kronor eller sammanlagt 2 000 kronor, men lägenheten betingar i hyra 1 500 kronor, är det uppenbarligen ekonomiskt fördelaktigare för mannen att bo kvar i huset. Han skulle genom det ifrågasatta bostadsbytet inbespara endast 1 000 kronor av kostnaderna för fastigheten, men samtidigt ådraga sig en ny årlig kostnad av 1 500 kronor. I realiteten skulle alltså hans totala kostnader vid förhyrning av bostad, med inräknande av de fasta kostnaderna för huset, bliva 2 500 kronor, oaktat priset för lägenheten var endast 1 500 kronor. Den gräns, intill vilken hyran för lägenheten måste sjunka, för att det ur ekonomisk synpunkt skall bli lönande för honom att byta bostad, uppnås tydligen icke förrän kostnaderna för den nya bostaden bli lägre än de kostnader, som han kan inbespara genom att flytta från den gamla. Då hyreskostnaden för en våning uppenbarligen är att hänföra till en föränderlig kostnad, kan principen för mannens val tydligen uttryckas sålunda, att den bostadsform är ur ekonomisk synpunkt för honom fördelaktigast, som medför den minsta föränderliga kostnaden.

Vad nu anförts är allenast uttryck för en allmän företagsekonomisk princip och gäller således även på kommunikationsväsendets område. Om, för att återvända till exemplet med färjan och bron, en kommun för ombesörjande av trafiken över ett visst vattendrag anordnat dels en bro, som betingar i fast årlig kostnad 25 000 kronor samt i föränderlig kostnad (exempelvis för uppbörd av broavgifter, underhåll till följd av brons trafikerande m. m.) en summa av 3 000 kronor, dels ock en färja, vars föränderliga kostnader vid samma trafikmängd som vid bron uppgå till exempelvis 10 000 kronor per år, på vad sätt kan kommunen, om vartdera kommunikations-

medlet kan med samma fördel fylla alla normala kommunikationsbehov, men den fasta bron ej kan helt undvaras på grund av vissa särskilt tunga transporter, bäst tillgodose hela samhällets ekonomiska intressen? Under för handen varande omständigheter uppenbarligen genom att, när för varje fall de fasta kostnaderna äro ofrånkomliga, söka nedbringa de föränderliga så mycket som möjligt eller med andra ord genom att söka sälja färjan med fördel och i stället leda trafiken över bron eller eljest genom att i största möjliga utsträckning minska utgifterna för färjan genom att låta bron alltmer komma till användning för trafiken. Om det bleve nödvändigt att för detta ändamål sänka broavgifterna, intill vilken gräns nedåt kan kommunen för detta ändamål med ekonomisk fördel gå? Uppenbarligen är varje avgiftsnedläggning, som under omförmälda förutsättningar leder trafik från färjan till bron, samhällsekonomiskt berättigad så länge den täcker de föränderliga kostnaderna för bron och samtidigt leder till en minskning av de föränderliga kostnaderna för färjan. Därutöver är givetvis varje bidrag, som genom en dylik taxepolitik kan erhållas till täckande av de fasta kostnaderna för bron, en samhällsekonomisk vinst. Likgiltigt är härvid, det måste ännu en gång upprepas, huru problemet från trafikanternas synpunkt sett ter sig. Vare sig dessa genom höjning av avgifterna på färjan eller sänkning av avgifterna på bron bringas att i större utsträckning anlita den senare, så förbilligas under nu ifrågavarande förutsättningar kommunens kostnader för trafiken över sundet och därmed även i sista hand det belopp, som för gäldande av kostnaderna för denna trafik behöver uttagas av konsumenterna (allmänheten).

Tydligt är emellertid, att ovan anförda exempel innebär en så stark schematisering, att detsamma endast undantagsvis förekommer i verkligheten; i aktuella trafikfrågor fordras hänsyntagande till ett flertal andra faktorer än de nu anförda. Särskilt ifråga om persontrafiken torde ofta nog förekomma, att värdet av den tid, som för trafikanterna inbesparas, är så stort, att det avsevärt överstiger kostnaderna för användandet av ett nytt transportmedel. Även så vitt godstrafiken angår torde endast undantagsvis förekomma, att två olika transportmedel äro med hänsyn till värdet av transportprestationer absolut likvärdiga; när det ena föredrages framför det andra, beror detta i själva verket ofta därpå att det bättre tillgodoser ett visst trafikbehov. Men om endast normala trafikbehov tagas i betraktande — och det är från normalfallet som lagstiftning och samhälleliga åtgärder över huvud ha att utgå, även om hänsyn, så vitt det är möjligt och berättigat, bör tagas även till undantagen — skall det visa sig, att de fördelar, som samhället beträffande godstransporter har att vinna genom införande av ett kommunikationsmedel, lätt överskattas, om värdet av det nya kommunikationsmedlet huvudsakligen ligger däri, att det medför en relativt ringa tidsbesparing.



I förestående exempel tänkas orterna A och B belägna på ömse sidor om ett vattendrag, över vilket leder bron C—D. Det ifrågasättes att för underlättande av lastbilstransporter å sträckan A—B anordna en färjled mellan dessa orter. Under vilka förutsättningar är en dylik färjled ur ekonomiska synpunkter berättigad? Till en början tydligen i det fallet att en lastbilstrafik mellan A och B förut icke varit praktiskt eller ekonomiskt möjlig och den nya leden sålunda fyller ett trafikbehov, som förut befintliga trafikmedel icke kunnat tillgodose, samt trafiken å den nya leden tillika täcker samtliga kostnader för densamma.¹

Bortsett från detta fall, som i praktiken numera jämförelsevis sällan torde förekomma, har man att räkna med det fall, då färjleden föreslås inrättad för att förbättra förut befintliga möjligheter till lastbilstrafik mellan A och B. Villkoret för att inrättandet av en färjled mellan A och B under sistnämnda förutsättning skall finnas ekonomiskt riktigt är, såsom framgår av vad förut anförts, att de föränderliga kostnader, som anlitandet av färjleden A—B medför, äro lägre än de föränderliga kostnader, som inbesparas genom att omvägen över C—D bortfaller. De föränderliga kostnader, varmed man för detta ändamål har att räkna, äro — om samtliga kostnader för bron C—D betraktas såsom fasta — å ena sidan samtliga med biltransport över omvägen förenade kostnader samt å andra sidan dels färjkostnaden dels ock den kostnad för bilen, som belöper å tid, som åtgår för dess transporterande mellan färjledens ändpunkter. Därvid är dock att iakttaga, att summan av sålunda erhållna kostnader för anlitande av färjleden bör minskas med värdet av de fördelar, som en eller flera godsmottagare vinna genom att godset anländer till bestämmelseorten tidigare.² Intet tvivel råder om, att detta värde i vissa fall — såsom t. ex. ifråga om mjölktransporter eller ifråga om transporter av gods, som är underkastat snabb förskämning eller förstöring, eller då en fabriktionsprocess skulle nödgas stoppa, om icke ett visst material tillhandahölles i rätt tid,

¹ Detta kan ske antingen direkt genom inflytande trafikinkomster eller indirekt genom att den nya trafikleden leder till en sådan ökad produktion i de områden, till vilka trafiken sträcker sig, att underskott å trafiken betalas med vinsten av denna produktionsökning eller det diskonterade värdet av en väntad sådan ökning.

² Räntekostnaden för varuvärdet m. m. försummas i detta sammanhang på grund av sin ringa praktiska betydelse.

eller då det gäller att gottgöra en kunds försummelse att i tid göra en rekvisition — kan vara mycket stort; men med undantag för sådana särskilda fall torde ifråga om vanliga godstransporter gälla, att värdet av den tid, som kan inbesparas under transportens verkställande, representerar ett relativt lågt belopp.

Sammanfattningsvis torde av vad ovan anförts framgå, att vid val mellan olika samtidigt befintliga kommunikationsmedel med likvärdiga transportprestationer samhällets ekonomiska intressen bäst tillgodoses genom anlitan av det företag, som i det ifrågavarande fallet arbetar med lägsta föränderliga kostnader.

Fasta och föränderliga kostnader vid järnvägarna.

Angående fördelningen av järnvägarnas utgifter för drift, underhåll och ränta ha ett flertal undersökningar verkställts såväl i Sverige som i andra länder. Emellertid tjäna dessa till föga ledning i detta sammanhang, beroende på att de utförts från andra förutsättningar och för andra ändamål än de, som nu äro aktuella. Vanligen har syftet med dessa undersökningar varit att konstatera, huru järnvägarnas utgifter fördela sig på olika rörelsegrenar, för att därigenom få bärigheten av järnvägstrafikens olika delar fastställd eller att till ledning vid taxereformers genomförande söka konstatera storleken av de merkostnader, vilka uppkomma, därest trafiken, stimulerad av taxenedsättningar, ökas i omfattning.

I detta sammanhang, då det närmast gäller att undersöka möjliga utgiftsminskningar, därest trafiken i växande omfattning avledes till ett annat kommunikationsmedel, får emellertid begreppet »föränderliga» kostnader en annan innebörd än vid undersökningar av nyssnämnda slag. Vi skola nedan söka i grova drag konstatera järnvägsutgifternas karaktär under nämnda förutsättning, varvid med föränderliga kostnader avses sådana, vilka kunna nedbringas på grund av och i ungefärlig paritet med trafikens nedgång.

Till fasta kostnader få vid sådan begreppsbestämning hänföras i främsta rummet utgifter för förräntning av de i järnvägarna investerade penningmedlen ävensom för underhåll och förnyelse av järnvägarnas realkapital och i andra rummet sådana till järnvägsdriftens organisation bundna kostnader, vilka icke kunna väsentligt nedbringas, utan att åtgärder vidtagas, ägnade att medföra försämring av de tjänster och förmåner, som järnvägarna bereda den trafikerande allmänheten.

Vid en jämförelse med annan affärsverksamhet är det i järnvägarna investerade kapitalet utomordentligt stort i förhållande till järnvägarnas årliga trafikinkomster. Anläggningsvärdet för de svenska järnvägarna upp-

gick sålunda vid 1933 års slut till ett belopp av 1 896 milj. kronor, medan trafikinkomsterna för året belöpte sig till endast 269 milj. kronor.

Nämnda anläggningskostnad har till helt övervägande del finansierats genom långfristiga lån, vilka upptagits av staten, landsting och kommuner m. fl. eller direkt av järnvägarna, merendels i form av obligationslån. Till större delen äro de för järnvägarnas räkning upptagna lånen icke amorterade. Så var vid 1933 års utgång icke fallet beträffande

statens järnvägars lånekapital att förräntas av trafikmedel	757	milj. kr.
statslån till enskilda järnvägar	56	» »
de enskilda järnvägarnas övriga lån	237	» »

Summa 1 050 milj. kr.

vartill komma till sin storlek ej kända lån, som av staten, kommuner m. fl. upptagits för teckning av aktier i järnvägsföretag och som ännu ej amorterats.

Räntekostnaden för ovan siffermässigt angivna lån uppgick år 1933 till 44.1 milj. kronor eller 4.2 %. I järnvägarna investerat aktiekapital och övrigt med detta i viss mening jämförbart kapital, häribland även statens kapitalinvesteringar av skattemedel, uppgick till 846 milj. kronor. Avkastningskravet på sistnämnda kapital skulle vid beräkning av 4.2 % ränta uppgå till 35.5 milj. kronor.

Förestående räntekostnader, i sin helhet utgörande cirka 80 milj. kronor, äro av fast natur. De förpliktelser, som järnvägarnas kreditgivare genom å sin sida upptagna lån iklätt sig, minskas icke, därest järnvägarna på grund av trafikens nedgång ej kunna fullgöra sina förbindelser, och bortfalla icke, om järnvägsdriften nedlägges.

För underhåll och förnyelse av järnvägarnas realkapital bokfördes år 1933 följande utgifter.

Underhåll av bana och rullande materiel	64.5	milj. kr.
Förnyelse av realkapitalet	26.5	» »

Summa 91.0 milj. kr.

Ovanstående belopp utgör i det närmaste helt fast kostnad.

Järnvägarnas driftkostnader i egentlig mening uppgingo år 1933 till nedan angivna belopp.

Administration, inkl. pensionsbidrag	20.4	milj. kr.
Stationstjänst	57.5	» »
Tågtjänst m. m.	74.9	» »

Summa 152.8 milj. kr.

Utgifterna för administration utgöra fast kostnad.

Utgifter för stations- och tågtjänst anses, fränsett vissa mindre poster, som föränderliga vid stigande trafik. Vid sjunkande trafik måste de emel-

lertid i viss utsträckning anses som fasta. De äro nämligen i mycket beroende av den driftsstandard, som järnvägarna uppnått. Större besparingar i stationstjänsten förutsätta exempelvis indragningar av vissa stationer eller införande av kortare tider för allmänhetens betjänande vid expeditionerna. För genomförande av större besparingar i tågtjänsten kräves reduktion av det antal tåglägenheter, vid vilket trafikanterna vant sig, eller nedläggning av förlustbringande rörelsegrenar å vissa sträckor, t. ex. av persontrafik å bandelar, längs vilka linjetrafik drives å landsvägen. Med hänsyn härtill torde av kostnaderna i stations- och tågtjänst, år 1933 132.4 milj. kronor, endast högst 100 milj. kronor kunna anses som föränderliga vid sjunkande trafik.

Som resultat av denna undersökning framgår, att vid sjunkande trafik de årliga kostnader, som äro bundna till järnvägarnas finans- och realkapital samt organisation och härmed äro »fasta», utgöra omkring 220 milj. kronor eller drygt två tredjedelar av järnvägarnas sammanlagda utgifter för drift, underhåll och ränta. Den kostnadsdel, för vilken utgiftsbesparingar vid bibehållen driftsstandard kunna genomföras i ungefärlig proportion till trafikminskningen och som sålunda omfattar »föränderliga» kostnader, är begränsad till högst en tredjedel av samtliga kostnader, eller omkring 100 milj. kronor.

Även om det gäller att upptaga en stigande trafik, äro järnvägarnas föränderliga kostnader — i betydelse av merkostnader, som därigenom förorsakas dem — inom vissa gränser mycket låga. Karakteristiskt för järnvägarna är nämligen, såsom framgår bland annat av den å sid. 118 intagna tabellen, att deras trafikkapacitet kan inom betydande gränser ökas, utan att mera avsevärda ändringar i den materiella utrustningen erfordras. För enstaka trafikprestationer, som icke kräva ändring eller ökning av järnvägarnas personal eller materiel, blir på grund härav den föränderliga kostnaden — merkostnaden — exceptionellt låg. Dock finnes givetvis även här en gräns, där en ytterligare ökning av trafiken medför krav på nya kapitalinvesteringar eller ny personal och varest därför på en gång de föränderliga kostnaderna betydligt ökas. Under nuvarande förhållanden ligger emellertid denna gräns avsevärt över den trafikmängd, för vilken järnvägarna för närvarande i allmänhet utnyttjas. Detta beror huvudsakligen därpå att till följd av den under kriget inträdda starka trafikökningen liksom genom den delvis därefter skedda elektrifieringen järnvägarna, och särskilt statens järnvägar, i avsevärd utsträckning utbyggts eller moderniserats för att åstadkomma en för den ökade trafiken nödvändig större trafikkapacitet. Efter den nedgång i trafikmängden, som sedan kriget ägt rum, finnes vid järnvägarna en latent outnyttjad trafikkapacitet, som medför, att en avsevärd trafikökning kan av dessa upptagas till mycket låga föränderliga kost-

nader. Någon anledning att räkna med en annan kostnadsfördelning vid järnvägarna, än den, som beräknats under förutsättning av sjunkande trafik, finnes därför icke, även om någon del av den trafik, som för närvarande ombesörjes med lastbilar i fjärrtrafik, eventuellt skulle återföras till järnvägarna.

Fasta och föränderliga kostnader för automobiltrafiken.

Automobiltrafikens kostnadsfördelning är, till skillnad från järnvägar-
nas, i stort sett jämförlig med handels- eller produktionsföretags i allmän-
het. Om sålunda exempelvis en viss trafik ombesörjes med fem automobiler,
måste, om trafiken ökas med 20 %, i regel även vagnparken ökas med sam-
ma procentantal, d. v. s. med en automobil. I samma proportion ökas här-
vid för företagaren samtliga övriga kostnader för trafikens bedrivande utom
möjligen administrationskostnaderna — det sistnämnda under förutsätt-
ning att företagaren nöjer sig med oförändrad förtjänst och icke behöver
öka kostnaderna för sitt kontor. Administrationskostnaderna äro emeller-
tid ifråga om biltrafik en ytterst ringa del av trafikens kostnader. Att de
fasta kostnaderna vid biltrafiken utgöra en relativt ringa andel av samtliga
kostnader, beror på många förhållanden och bland annat dels på att för
biltrafiken kostnaderna för vägarna äro av vida mindre betydelse än vad
kostnaderna för banan äro för järnvägsföretaget, dels ock på att allenast
en del av de vägstnader, som täckas med bilskattemedel, utgör en fast
kostnad för vägväsendet, som kvarstår för samhället oberoende av varia-
tioner i trafikintensiteten. Huru stor denna fasta kostnad är, kan icke utan
särskilda undersökningar uppges i exakta siffror; att densamma skulle
kunna uppgå till hälften av automobilskattemedlens belopp är icke ute-
slutet, men torde samtidigt vara maximum av vad den kan skattas till.

Till grund för denna uppskattning ligga följande uppgifter, hämtade ur de
väg- och brosakunnigas utredning angående den utsträckning, i vilken motor-
trafiken bör deltaga i kostnaderna för väghållningen i riket.¹ Den andel av
barmarksunderhållets vägsliptningskostnad, som bör gäldas av automobilskatte-
medel, utgör 31.4 milj. kronor, samt det bidrag städerna böra få för kostnader
för trafikgator m. m. 11.5 milj. kronor eller sammanlagt 42.9 milj. kronor. Dessa
kostnader torde kunna räknas som väsentligen föränderliga och till samma
grupp torde även kostnaderna för vintervägunderhållet, 2.1 milj. kronor, delvis
vara att räkna. Då enligt samma utredning motortrafiken bör genom bilskatte-
medel bidraga till vägväsendets kostnader med cirka 77 milj. kronor, är det
tydligt högt räknat, om man utgår från att hälften av det belopp, automobil-
ägarna erlägga i automobilskatt, utgör bidrag till täckande av fasta kostnader
för vägväsendet.

¹ S. O. U. 1934: 28 sid. 36.

Innebörden härav beträffande en viss automobiltyp torde enklast framgå genom ett exempel. I prop. 174/32, innehållande förslag till de vid 1932 års riksdag fastställda bestämmelserna om automobils katt, beräknas (tab. 11) summan av årliga skatter för tre lastbilstyper med tjänstevikt från 1 850 till 2 000 kg under antagen årlig körning av 1 800 mil till resp. 642, 647 och 760 kronor. Samtliga driftkostnader för en lastbil med en lastförmåga av 1.5—2 ton och en tjänstevikt av omkring 1 800 kg hava i trafikutredningens betänkande angående järnvägs- och automobiltrafik (sid. 146) beräknats vid en körning av 1 800 mil per år uppgå till omkring 7 900 kronor (= fasta kostnader 4 810 + rörliga kostnader $1.74 \times 1\,800$ kronor).¹ Antages, att hälften av de på bilen vilande skatterna eller ett belopp av omkring 320—380 kronor representerar nämnda fasta andel av vägstkostnaderna, finner man, att samma andel av samtliga kostnader för automobilen högst utgör omkring $380/7\,900$ eller mellan 4 och 5 % av bilens samtliga kostnader.

Att från företagsekonomisk synpunkt sett vissa kostnader, såsom t. ex. för garage, byggnader, bensinstationer eller liknande anläggningar, eller för anordningar för linjetrafik, äro fasta, medför icke nödvändigt, att de även från samhällsekonomisk synpunkt hava samma egenskap. Fast i sistnämnda bemärkelse är nämligen kostnaden för anordnandet och bedrivandet av en viss trafik allenast därest och i den mån kostnaden kvarstår oavsett huruvida denna trafik minskas eller nedlägges. Under nuvarande utvecklingsskede kan emellertid, även om automobiltrafik inom vissa områden eller å vissa sträckor nedlägges, det därför använda materialet, inklusive fasta anläggningar, i regel finna användning för andra trafikuppgifter, t. ex. genom öppnande av en ny linje eller upptagande av trafik inom ett annat område än tidigare. Biltrafiken befinner sig nämligen alltjämt i stigande, såsom tydligt framgår av en jämförelse mellan diagram 1 och 20 i betänkandet; den tillfälliga nedgången i bilbeståndet åren 1931—1932 är vida mindre än den tillfälliga nedgången i trafiken samma år. Att emellertid redan nedlagda kostnader för ovan angivna ändamål i viss utsträckning äro en fast samhällsekonomisk kostnad i nu ifrågavarande bemärkelse, är obestriddigt. Summan av dylika fasta kostnader kan icke ens uppskattningsvis angivas men utgör säkerligen allenast en ringa del av samtliga årliga kostnader för automobiltrafiken.

Samtliga årskostnader för motortrafiken i Sverige hava i en hos väg- och brosakskunniga gjord beräkning för år 1931 uppskattats till över 500 milj. kronor för år, oavsett räntor på huvuddelen av i vägarna nedlagt kapital. För en jämförelse med järnvägstrafikens totala kostnader kan emellertid denna siffra icke läggas till grund. En rättvis jämförelse skulle ju nämligen vara möjlig endast under förutsättning, att det av bilarna

¹ Anmärkas må i detta sammanhang, att den fördelning av fasta och rörliga kostnader, som förekommer i nämnda å sid. 146 intagna tabell, är gjord från företagarens synpunkt, d. v. s. avsedd att konstatera huru kostnaderna, så länge han bedriver sin trafik, för honom fördela sig i fasta och föränderliga.

utförda transportarbetet vore lika stort och av samma samhällsekonomiska värde som det av järnvägarna utförda; i detta avseende äro emellertid järnvägar och automobiler ännu långt ifrån jämförbara, i det att automobiltrafikens transportarbete säkerligen alltjämt utgör endast en ringa andel av järnvägarnas. (Jfr det i nämnda utredning å sid. 176 intagna diagrammet nr 20.) Otvivelaktigt gäller för varje fall — och för nu ifrågavarande ändamål är fullt tillräckligt att konstatera detta — att i de kostnader, som nu äro förenade med det genom automobiltrafiken utförda transportarbetet, föränderliga kostnader ingå till väsentligt större andel än i kostnaderna för järnvägstrafikens bedrivande.¹

Valet mellan bilar och järnvägar ur samhällsekonomisk synpunkt.

När det gäller att ur samhällsekonomisk synpunkt bedöma frågan, huruvida järnvägstransporter böra ersättas med biltransporter, blir problemställningen densamma, som uppstår inom ett enskilt företag, då det gäller att avgöra, huruvida ett ännu användbart tekniskt hjälpmedel i produktionen bör utbytas mot ett nytt sådant. Så mycket mera påtagligt är detta, som även transporterna, i stort sett, äro allenast ett, i regel dock gång efter annan återkommande led i produktionsprocessen. Det enda, som vid bedömandet av en dylik fråga är av intresse för företagaren, är, huruvida hans föränderliga kostnader för det nya hjälpmedlet äro lägre än de direkta kostnader, han kan inbespara genom att icke använda det gamla, d. v. s. lägre än de föränderliga kostnaderna för det gamla.²

Såsom av det föregående framgår, äro de föränderliga kostnaderna för utförande av transporter genomsnittligen vida mindre vid anlitage av järnväg än vid anlitage av bilar. Detta är dock icke fallet beträffande alla slag av transporter. Särskilt ifråga om godstransporter på korta avstånd gäller nämligen, att då järnväg anlitas relativt höga, till föränderliga kostnader hänförliga terminalkostnader uppkomma för godsets transport med bil till inlastnings- och från avlastningsstationen. I förening med den på järnvägstransporten belöpande andelen av järnvägarnas föränderliga kostnader göra dessa, att de föränderliga kostnaderna för dylika transporter på kortare sträckor ställa sig högre vid anlitage av järnväg än vid

¹ »Järnvägarna arbeta med mycket stora fasta kostnader, men med jämförelsevis små rörliga. För biltrafiken äro förhållandena de motsatta.» *Nordendahl*: Landsvägar versus järnvägar, uppsats i Svenska vägföreningens tidskrift 1934. Samma förhållande konstateras i ett flertal utredningar, bland vilka i detta sammanhang ytterligare må nämnas allenast Internationella handelskammarens år 1933 avgivna.

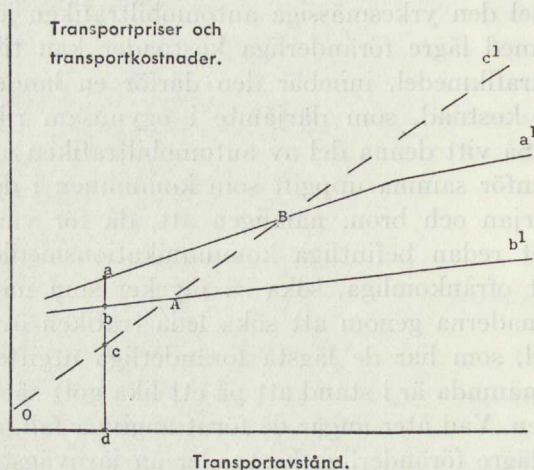
² I samband med det nya hjälpmedlets anskaffande äro alla kostnader, som föranledas därav, att anse såsom föränderliga, således även de kostnader, som, sedan anskaffandet skett, bliva en fast kostnad för det nya hjälpmedlet.

bil. I den mån emellertid användandet av bil är förenat med högre föränderliga kostnader än användandet av järnväg, måste en övergång av transportarbetet i större skala från järnvägarna till bilarna medföra en stark ökning av kostnaderna för de transporter, som äga rum inom samhället. Till den del den yrkesmässiga automobiltrafiken icke fyller annan uppgift än som med lägre föränderliga kostnader kan tillgodoses genom förut befintliga trafikmedel, innebär den därför en landets ekonomi betungande onödig kostnad, som därjämte i ogynnsam riktning påverkar handelsbalansen. Så vitt denna del av automobiltrafiken angår, måste staten anses ställd inför samma uppgift som kommunen i det ovan anförda exemplet med färjan och bron, nämligen att, då för varje fall de fasta utgifterna för det redan befintliga kommunikationsmedlet, järnvägarna, äro för samhället ofrånkomliga, söka så mycket som möjligt minska de föränderliga kostnaderna genom att söka leda trafiken över till det kommunikationsmedel, som har de lägsta föränderliga utgifterna, för så vitt nämligen det sistnämnda är i stånd att på ett lika gott sätt som det senare fylla trafikbehoven. Vad åter angår de förut angivna fall, då anlitaandet av biltrafik medför lägre föränderliga kostnader än järnvägstrafik, är, så vitt storleken av den samhällsekonomiska kostnaden blir bestämmande för valet, önskvärt, att transporten övertages av biltrafiken; men utan direkt förlust för skattebetalarna kan detta emellertid, då transporten frånges en järnväg, vars förluster i sista hand gå ut över det allmänna, icke ske, därest icke trafikanterna i någon form lämna samma bidrag till täckande av järnvägens fasta kostnader, som de vid anlitaande av järnväg för transportens utförande skulle hava lämnat genom fraktpriset. Förhållandet mellan trafikantens vinst och samhällets av fraktprisnedsättningar kräver emellertid något ytterligare belysning.

I vilken omfattning betecknar trafikantens vinst på fraktpriset även en samhällsekonomisk vinst?

I efterföljande schematiska diagram (som dock i princip riktigt återger faktiska förhållanden) anger den undre heldragna linjen ($b-b^1$) de föränderliga kostnaderna för järnvägstransport med anslutande biltransport. Den övre heldragna linjen ($a-a^1$) anger det av järnvägarna i ett visst fall tillämpade fraktpriset; detta pris innefattar givetvis bidrag till järnvägar-
nas fasta kostnader. Den streckade linjen ($c-c^1$) anger priset för direkt biltransport. Att ett mindre bidrag till täckande av fasta kostnader för automobiltrafiken innefattas i detta pris, försummas i denna schematiska sammanställning, då nämligen härigenom bilden icke nämnvärt påverkas; linjen $c-c^1$ betecknar därför också föränderlig kostnad för automobiltransporten.

På de kortaste avstånden — mellan punkterna O och A — äro biltransportens föränderliga kostnader (och pris) lägre än såväl järnvägstransportens föränderliga kostnader som dess pris. Trafikanten, som i dylikt fall



givetvis använder bil och därför betalar priset $c-d$, förtjänar beloppet $a-c$ mot om han använt järnväg. Den samhällsekonomiska vinsten av att biltransporten kommit till användning betecknas av linjen $b-c$ eller skillnaden mellan de föränderliga kostnaderna. Trafikantens förtjänst innefattar således både denna vinst och det bidrag till täckande av fasta kostnader, som järnvägen skulle hava erhållit, om transporten skett därmed. Användandet av direkt biltransport ställer sig alltså på de kortaste avstånden samhällsekonomiskt fördelaktigare än användandet av järnvägs-transport med anslutande biltransporter och detta, ehuru järnvägen gått miste om det bidrag till sina fasta kostnader ($a-b$), som användningen av järnvägen skulle hava medfört. Kvar står dock, från skattebetalarnas synpunkt sett, det faktum, att dessa numera måste övertaga gäldandet av sistnämnda bidrag, för så vitt fråga är om en järnväg, som tillhör det allmänna eller vars förluster i sista hand drabba det allmänna.

På långa avstånd — bortom B — äro biltransportens föränderliga kostnader (och pris) högre än såväl järnvägstransportens föränderliga kostnader som dess pris. På dessa avstånd verkar priset i den riktning, att det samhällsekonomiska önskemålet att trafiken skall gå med det trafikmedel, som har den lägsta föränderliga kostnaden d. v. s. i förevarande fall med järnväg, automatiskt tillgodoses, för så vitt valet mellan de båda trafikmedlen bestämmes av fraktpriset.

På medellånga avstånd — mellan punkterna A och B — äro biltransportens föränderliga kostnader (och pris) högre än järnvägstransportens

föränderliga kostnader, men lägre än järnvägstransportens pris. Inom detta område — nedan benämnt det kritiska området — föredrager trafikanten, om hans val bestämmes av transportpriset, biltransport, ehuru det ur samhällsekonomisk synpunkt är önskvärt, att han anlitar järnvägstransport.

Vad detta innebär, belyses bäst genom ett sifferexempel.

Järnvägstransport å en viss sträcka kostar med anslutande biltransporter 11 kronor, varav 5 kronor antagas utgöra föränderliga kostnader och 6 kronor bidrag till täckande av järnvägens fasta kostnader. Direkt biltransport i samma förbindelse antages kosta 9 kronor. Eftersom transport med bil blir billigare för trafikanten, föredrar han dylik.

Kostnad för järnvägstransport	11 kronor
» » biltransport	9 »
Trafikantens vinst	2 kronor

Järnvägen, som går miste om transporten, förlorar bidraget till fasta kostnader, 6 kronor.

Det bidrag till fasta kostnader för järnvägstrafiken, varom järnvägen i förevarande fall gick miste, utgjorde	6 kronor
Föränderliga kostnader för biltrafiken utgjorde	9 »

Den samhällsekonomiska kostnaden, då bil användes, blir alltså 15 kronor

Hade järnvägen anlåtats, hade de samhällsekonomiska kostnaderna därför varit 11 kronor.

Samhällsekonomiska kostnaderna, då bil användes	15 kronor
» » då järnväg »	11 »

Samhällsekonomisk förlust 4 kronor

Den samhällsekonomiska förlusten kan även erhållas ur skillnaden mellan föränderliga kostnader i de bägge fallen.

Föränderliga kostnader för biltransport	9 kronor
» » » järnvägstransport	5 »

Samhällsekonomisk förlust 4 kronor

samt även som skillnad mellan järnvägens förlust av bidrag till täckande av fasta kostnader och trafikantens vinst:

Järnvägens förlorade bidrag till de fasta kostnaderna	6 kronor
Trafikantens vinst	2 »

Samhällsekonomisk förlust 4 kronor

Så, som flertalet järnvägar äro finansierade i vårt land, är det skattebetalarna som i sista hand få bära uppkommande förluster för desamma; och även beträffande järnvägar, som för närvarande icke direkt ekonomiskt stödjäs av det allmänna, gäller, att kostnaden för deras bibehållande kommer att i större eller mindre utsträckning överflyttas på det allmänna,

d. v. s. på skattebetalarna, därest de ekonomiskt undermineras, men det i allt fall anses nödvändigt att bibehålla dem.

När inom det kritiska området en transport övergår till bil från järnväg, uppstår en samhällsekonomisk förlust, trots att trafikanten gör en vinst. Skattebetalarna få härvid bära en förlust, som är summan av den samhällsekonomiska förlusten och trafikantens vinst, vilket innebär att *skattebetalarna förlora mer än den enskilde trafikanten vinner*. Denna samhällsekonomiska förlust innebär en fördyring av samhällets totala trafikapparat. Det är därför oundgängligen nödvändigt att nedbringa densamma till ett minimum.

En taxesänkning å järnvägarna ned till bilarnas pris eller därunder skulle visserligen, om den förhindrade trafikavledning från järnväg till bil, borteliminera den samhällsekonomiska förlusten, eftersom nämligen den på samhället fallande kostnaden för transportens utförande därigenom skulle förhindras att stiga; men den skulle samtidigt innebära en omplacering av transportkostnaderna, i det att järnvägarna och därmed i tidigare angiven mån också skattebetalarna även i detta fall skulle få bära hela den trafikanten tillkommande kostnadsminskningen.

Sammanfattning.

Den viktigaste orsaken till den nuvarande krisen på kommunikationsväsendets område är, sett ur den synvinkel, från vilken densamma i detta sammanhang betraktas, i korthet att fördelningen av trafiken mellan de konkurrerande transportmedlen för närvarande sker huvudsakligen på grundval av transportpriset. Priset, som eljest i regel nästan överallt i det ekonomiska samhällslivet är ägnat att utjämna tillfälliga rubbningar och att i övrigt låta det företag, som bäst tillgodoser konsumenterna—allmänhetens intressen, bliva bestående, lämpar sig emellertid icke såsom grund för den för samhället lämpligaste fördelningen vid valet mellan de båda transportmedlen. Detta pris uppbygges på grundval av vardera trafikmedlets kostnader. Kostnaderna äro för båda transportmedlen dels fasta dels föränderliga. Järnvägens kostnader äro till övervägande del fasta, biltrafikens däremot till större delen föränderliga. Då trafikkunden till ett lägre pris än järnvägens anlitar biltrafiken, gör han visserligen en besparing i det honom närmast debiterade fraktbeloppet. Samtidigt går emellertid det allmänna och därmed — i förut angiven utsträckning — skattebetalarna miste om det bidrag till täckande av järnvägens fasta kostnader, som anlitaandet av järnvägarna skulle hava medfört. Denna det allmännas förlust är, såsom tidigare visats, bortsett från trafiken på de kortaste distanserna, vida större än den vinst för trafikanten,

som skapats genom sänkning av de nominella frakterna, och därigenom skapas i sista hand även en förlust för samhället. Storleken av denna förlust tenderar, på grund av förhållanden, för vilka nedan skall närmare redogöras, att ständigt växa; för varje fall innebär det nu tillämpade systemet för reglering av konkurrensen mellan trafikmedlen intet, som är ägnat att effektivt begränsa densamma. Storleksordningen av de belopp, varom här är fråga, framgår måhända tydligt nog av det förhållandet, att järnvägarnas fasta kostnader under senare år uppgått till omkring 200 milj. kronor för år eller vida större belopp än vad hela inkomst- och förmögenhetsskatten inbringar till staten, vilket belopp exempelvis för budgetåret 1934/1935 beräknats till omkring 154 milj. kronor. I samma mån på grund av dessa förhållanden det i järnvägarna nedlagda kapitalet blir oräntabelt, måste medel för dess förräntning i annan ordning uppbringas. Sålunda innebär exempelvis en bestående sänkning av inkomsterna vid statens järnvägar med omkring 5 milj. kronor för år, att ett belopp av omkring 100 milj. kronor måste avskrivas. Den vinst, som trafikanterna hämta av den nuvarande sänkningen på fraktpriserna, måste därför i sista hand täckas av skattebetalarna; och för dessa är, om icke reglerande åtgärder vidtagas, uppgörandet av räkningen för de kostnader, som inflationen av transportväsendet medfört, ofrånkomlig.

Det allvarsammaste i den nuvarande situationen från samhällsekonomisk synpunkt sett är dock icke de i och för sig mycket stora förluster, som därigenom redan tillskyndats det svenska samhällets ekonomi, utan perspektivet av den kommande utvecklingen. Därest icke en fullständig brytning sker med det nuvarande systemet, måste nämligen de för det allmänna redan inträdda förlusterna komma att alltjämt ökas. Så länge järnvägarna nödgas att i sitt transportpris söka täckning såväl för fasta som föränderliga kostnader, torde järnvägarnas nominella priser i avsevärd utsträckning komma att ligga över biltrafikens nominella priser och trafikavledningen från järnvägarna på grund därav också fortsätta.

I någon mån kan visserligen järnvägarnas motståndskraft mot en sådan utveckling stärkas genom tekniska och organisatoriska förbättringar, som också i stor utsträckning ägt rum; men i längden äro, så länge det nuvarande systemet för biltrafiken i huvudsak kvarstår oförändrat, de båda trafikmedlens förutsättningar i konkurrenskampen för ojämna. Bortsett från tillfälliga svängningar är det — om icke nya tekniska förbättringar eller andra nu okända omständigheter ånyo omkasta konkurrensförutsättningarna — att vänta, att resultatet av denna utveckling skall visa sig först i försämrade driftsresultat för järnvägarna och — i den mån det allmänna på grund härav omedelbart beröres eller i sinom tid måste stödja ingripa — i en ökad belastning på skattebetalarna. Skulle på grund

härav de bidrag, som från det allmännas sida krävas, komma att växa till sådana belopp, att det icke kan ifrågasättas att helt lägga dem på skattebetalarna, lärer det bliva nödvändigt att söka öka järnvägarnas inkomster. En, om än oviss möjlighet därtill torde ligga i tariffhöjningar för sådana transporter, vilka ännu icke äro utsatta för allvarligare konkurrens från andra trafikmedel, såsom t. ex. persontransporter å långa eller medellånga förbindelser samt vissa transporter av massgods.

Hittills har emellertid från samhällsekonomisk synpunkt sett den motsatta utvägen, nämligen taxenedsättningarnas, varit det förnämsta medlet för att söka mildra olägenheterna av den nuvarande bristfälliga organisationen av samhällets trafikapparat. I längden är emellertid denna väg oframkomlig; den innebär att järnvägarna i växande omfattning avstå från och på skattebetalarna överflytta täckandet av de fasta kostnaderna. Så stora som de belopp äro, med vilka man i detta sammanhang har att räkna, måste dock bärandet av erforderligt bidrag till dessa kostnader komma att innebära en obillig börda å skattebetalarna.

ANDRA KAPITLET

Oväsentliga eller sekundära synpunkter på transportproblemet.

Ehuru motiv och ändamål för de åtgärder, som i detta sammanhang böra komma under överbärande, redan i det föregående torde tydligt nog hava framhävts, hava dock i den offentliga diskussionen om föreliggande problem så många skilda synpunkter gjort sig gällande, att det inledningsvis torde vara nödvändigt att något närmare till granskning upptaga även sådana synpunkter, som antingen alls icke eller endast i oväsentlig mån böra få öva inflytande därå, för att genom utmönstring av ovidkommande eller reducering av mindre viktiga synpunkter söka med större klarhet fasthålla vid de synpunkter, som till slut te sig såsom bestämmande.

Det i järnvägarna investerade kapitalet.

Såsom motiv för vidtagande av åtgärder i nu förevarande syfte har ofta åberopats nödvändigheten att »rädda» de ofantliga kapitalbelopp, som nedlagts i redan befintliga järnvägar. Emellertid kan denna synpunkt enligt vår uppfattning i och för sig icke få vara avgörande. Överallt inom det ekonomiska samhällslivets område kan konstateras, hurusom tekniska framsteg medfört vidsträckta kapitalförstöringar så till vida som tidigare

anlitade, mera ofullkomliga tekniska hjälpmedel därigenom blivit värdelösa. Icke minst på kommunikationsväsendets område äro exemplen på en dylik kapitalförstöring talrika. Ångfartygen utträngde segelfartygen och förintade därigenom miljonvärden, nedlagda i de senare. Järnvägarna spolierade i de trakter, dit de nådde, det väsentliga kapital, som nedlagts i organiserandet av formans- och hållskjutsar; och på senare tider hava automobilerna utträngt hästskjutsarna såsom konkurrerande trafikmedel, till den del de även efter järnvägarnas utbyggnad ägt bestånd. Intet av dessa utvecklingsskeden kan emellertid från det helas synpunkt sett sägas hava inneburit annat än fördelar, och någon återvänder till ett tidigare skede torde ingenstädes vara önskvärd eller möjlig. Om ett nytt trafikmedel eller över huvud taget ett tekniskt hjälpmedel vilket som helst är i stånd att med större fördel än ett tidigare tillgodose samhällets behov, kan i och för sig hänsynen till det kapital, som nedlagts i det förra, icke motivera åtgärder till skydd för detsamma eller till fördröjande av en i allt fall oundviklig undergång. Varje onödigt fasthållande vid ett mindre ekonomiskt tekniskt hjälpmedel kan endast förorsaka förluster, och oavsett huru stort det i det tidigare hjälpmedlet investerade kapitalet än må vara, kan det endast vara förfelat att söka »rädda» detsamma. Allt detta emellertid, så vitt trafikväsendet angår, endast under den förutsättning att det nya trafikmedlet icke allenast fullt tillgodoser alla de trafikbehov, som det förra ombesörjt, utan att det därjämte är med hänsyn till alla de, i det föregående närmare angivna omständigheter, som i detta sammanhang böra komma i betraktande, överlägset det förra. Ännu mindre kan givetvis ett av statsmakterna tidigare uppställt krav på normal ränteavkastning av det i statsjärnvägarna nedlagda kapitalet eller på förräntning och amortering av till enskilda järnvägar utlämnade statslån få vara av betydelse i förevarande avseende. Då under ett tidigare utvecklingsskede räntekravet kunnat uppställas, har detta tydligen skett under förutsättning att avkastning av järnvägarna kunde påräknas; har denna förutsättning bortfallit genom att nya trafikmedel arbeta med större ekonomisk fördel än järnvägarna, så kan givetvis icke förräntningskravet i och för sig få verka normerande för de åtgärder, som under de ändrade förutsättningarna böra vidtagas. Givetvis bör staten lika litet som någon annan företagare finna sig i onödiga kapital- eller ränteförluster; men, är för varje fall en dylik förlust ofrånkomlig med hänsyn till ändrade ekonomiska förutsättningar, har staten liksom varje annan företagare endast att acceptera denna. Även om till en tid genom särskilda åtgärder ohållbarheten av järnvägarnas ekonomiska ställning kunde döljas, skulle likväl nödvändigheten av att avstå från förräntningskravet endast vara en tidsfråga, och uppskjutandet av den enda nödvändiga lösningen därav skulle endast leda till onödiga skador för samhällets ekonomi.

Hänsyn till förut bestående trafikmedel.

Att förut bestående trafikföretag skulle allenast i denna sin egenskap kunna kräva något skydd gentemot senare tillkomna, är uppenbarligen med hänsyn till ovan anförda synpunkter ej heller berättigat; krav därpå torde emellertid knappast ens från järnvägarnas sida hava framförts. Sitt existensberättigande har, såsom tidigare framhållits, ett trafikmedel att hävda icke genom anciennitet utan genom effektivitet, d. v. s. med hänsyn till huruvida och i vad mån detsamma bäst tillgodoser samhällets trafikbehov.

Befrämjandet av moderna transportanordningar.

Mindre självfallen ter sig måhända med hänsyn till nutida förhållanden synpunkten, att å andra sidan ej heller något trafikmedel bör kunna åberopa företräde framför ett annat allenast av den anledningen, att det är modernare och måhända i vissa avseenden tekniskt överlägset ett äldre. Ett riktigt bedömande av denna fråga innefattas emellertid enligt vår uppfattning i följande av järnvägsstyrelsen i annat sammanhang (beträffande förhållandet mellan luftfart och järnvägar) anförda synpunkter, vilka, såsom behandlande frågans generella sida, torde böra här återgivas.

Under ett nytt trafikmedels förberedelse och genombrottstid är det visserligen, framhåller järnvägsstyrelsen, naturligt, att nya trafikmedel, allenast av den anledning att de tillkommit senare, i någon mån beredas särskilda förmåner; det nya bäres då upp av den allmänna entusiasmen för teknikens senaste landvinningar. Så snart försöksstadiet passerats och det nya trafikmedlet blivit av någon större betydelse för samhällslivet, får detsamma emellertid också vara berett att bli betraktat blott och bart som en del av den samhällseliga produktionsapparaten och mätt med samma måttstock som de äldre. Det karakteristiska för ett sådant betraktelsesätt torde få anses vara, att varje slag av verksamhet bedömes med hänsyn till det ekonomiska utbytet, vilket från samhällssynpunkt är lika med skillnaden mellan vad som produceras och vad som konsumeras; i de fall, då produkterna ersätta andra, har man alltså att motställa mervärde och merkostnader.

Inom den egentliga produktionen vidtages sålunda icke någon omläggning blott och bart för att få ett från teknisk synpunkt mer fullkomnat maskineri, förändringen måste därjämte, ja framför allt, framstå såsom ekonomiskt fördelaktig.

På samma sätt konstituerar den omständigheten, att övergång av viss trafik från ett äldre till ett nyare trafikmedel skulle medföra en väsentlig höjning av transportprestationens kvalitet, i och för sig icke något sam-

hällsintresse för att denna övergång verkligen kommer till stånd. Det gäller fastmer att här som på andra områden mot varandra väga uppnådda fördelar och uppkommande merkostnader. Endast i de fall, då de förra äro större än de senare, är ju överflyttningen samhällsekonomiskt fördelaktig.

Fraktpriset.

Under hänvisning till vad i det föregående anförts, torde i detta sammanhang allenast böra erinras, att hänsyn till det pris, som trafikanten omedelbart har att betala för den enstaka transportprestationen, ej heller kan i och för sig få vara bestämmande för frågan om vilketdera trafikmedlet, som är ur samhällshushållningens synpunkt att föredraga. Till vad i detta ämne förut anförts må här ytterligare läggas allenast, att de båda nu ifrågavarande trafikmedlens pris uppbygges på väsentligt olika grunder. Till grund för beräkandet av priset för en med bilar utförd transport ligger i stort sett kostnaden för utförande av en viss från företagarens synpunkt fördelaktig transport. Järnvägarnas prisbildning åter är med hänsyn till deras regelbundet fortgående trafik å ett vidsträckt järnvägsnät och deras förpliktelse att mottaga vad slags gods som helst till befordran byggd på ett medeltal av de kostnader, som uppkomma för ombesörjande av trafiken icke allenast å de sträckor, som ur företagsekonomisk synpunkt äro mest givande, eller av det mest lönande godset, utan även å mindre lönande eller måhända förlustbringande sträckor och av mindre lönande gods. Att biltrafiken under sådana förhållanden skenbart skall ifråga om den enstaka transportprestationen vara järnvägen överlägsen i konkurrenskraft är tydligt, likaväl som att detta förhållande icke säger någonting om vartdera trafikmedlets genomsnittliga transportkostnader under lika förhållanden. Ett exempel från ett närliggande område torde ytterligare belysa samma förhållande.

Postverkets kostnader för befordran av ett paket äro givetvis högst olika i en avlägsen obygd och i storstaden. I det förra fallet överstiga verkets självkostnader mångfaldigt den erhållna ersättningen; i det senare fallet ligger åter självkostnaden väsentligt under samma ersättning. Icke desto mindre befordras paketet i båda fallen för samma portosats. En fri konkurrens eller en konkurrens baserad på licenser till ett begränsat antal företagare skulle på detta område få samma verkan som den nuvarande konkurrensen mellan järnvägar och bilar. En mängd smärre företag skulle uppstå, vilka inriktade sig på trafiken inom de mest lönande områdena och inom dessa visade sig kunna hålla lägre taxor än det företag, som hade till uppgift att tillgodose behovet av posttransporter för hela landet. Samtidigt skulle emellertid dessa på privatekonomiska principer baserade

företag lämna de mindre lönande förbindelserna åsido; kostnaden för ombesörjandet av postförbindelser inom dylika områden skulle falla på skattebetalarna. Om icke större intressen än de lokala toges i betraktande, skulle skenbart företag av nyss angivna beskaffenhet tillgodose allmänhetens intressen bättre än det företag, som hade att sörja även för glest befolkade eller av naturen mindre gynnade områdens behov av postförbindelser och som därför nödgades att genomsnittligt hålla högre taxor än nyss angivna företag.

Den prisutjämning, som, i enlighet med vad nyss anförts, i det helas intresse befunnits nödvändig så vitt angår transportprestationer för olika delar av landet, besörjda av ett och samma kommunikationsverk, ter sig, om landets kommunikationsväsen betraktas såsom helhet, icke mindre av behovet påkallad. Till detta kommer ytterligare, att hänsyn i varje fall måste tagas även till den med valet av ett nytt trafikmedel följande nödvändigheten att likvidera fasta kostnader för förut bestående trafikföretag, eller med andra ord: valet bör bestämmas icke av privatekonomiskt pris utan av samhällsekonomisk kostnad i den bemärkelse, som förut angivits.

Goda affärer för trafikföretagen.

I detta sammanhang må slutligen understrykas, att, såsom redan inledningsvis framhållits, krisen skulle hava en för samhället och alla därav berörda intressens ekonomi lika allvarlig innebörd även om den icke avspeglade sig i siffror, som betecknade de förluster, den medför för trafikföretagen. Det föreliggande spørsmålet är, såsom tidigare framhållits, icke i första hand en fråga om trafikmedlens ekonomi utan om samhällets. Av ringa betydelse för ställningstagande till detsamma är därför huru resultatet av trafikföretagens rörelse från företagsekonomisk synpunkt sett utfaller; avgörande för inställningen till problemet bör i stället vara, att ett irrationellt ordnande av samhällets gemensamma trafikspörsmål belastar trafikanter, skattedragande och handelsbalansen med onödiga kostnader till högst betydande belopp, att det därigenom tynger näringslivet och minskar industrins konkurrenskraft gentemot utlandet samt i sista hand, genom överflödig konkurrens på lönande transportsträckor, försvagar samhällets möjligheter att tillgodose trafikbehoven inom ekonomiskt mindre väl utvecklade och på kommunikationer vanlottade trakter samtidigt som också taxenedsättningar, som eljest skulle hava kommit näringslivet tillgodo, förhindras.

TREDJE KAPITLET

Trafikproblemet från andra synpunkter än ekonomiska.

Trafikproblemet har i det föregående behandlats uteslutande som ett rent ekonomiskt spörsmål, och den väsentliga frågan, som däri behandlats, har varit att söka fastställa, under vilka omständigheter överförande av trafik från järnvägarna till bilarna vore ur ekonomisk synpunkt berättigat. Förutsättningen för framställningen i denna del är tydligen, att järnvägarna skulle under vissa omständigheter kunna helt utbytas mot bilar, om inga andra synpunkter än ekonomiska påverkade frågans behandling. Att emellertid denna förutsättning med hänsyn till vårt lands naturbeskaffenhet icke existerar annat än i mycket begränsad omfattning, torde vara överflödigt att här påpeka. I få av Europas länder torde järnvägarna hava haft att i folkhushållet fylla en så stor uppgift som i vårt, och i få länder skulle en inskränkning eller förlust av dem bliva för det kulturella och ekonomiska livet så ödesdiger som här. Insikten härom är också så allmän, att det torde vara alldeles överflödigt att i detta sammanhang söka närmare ådagalägga järnvägarnas oundgänglighet för upprätthållandet av den ekonomiska och kulturella standarden i vårt land. Även om givetvis enstaka järnvägssträckningar numera kunna befinnas överflödiga, kan därför nödvändigheten av att bevara järnvägssystemet i dess huvuddrag icke under nuvarande förhållanden sättas ifråga; och den första sats, från vilken den amerikanska National Transportation Committée i sitt år 1933 avgivna betänkande utgått, nämligen att järnvägssystemet måste bevaras, utgör därför även för svenska förhållanden en grundläggande förutsättning för behandlingen av det samhälleliga trafikproblemet. Med denna förutsättning träder nödvändigheten av att icke onödigtvis undergräva järnvägarnas ekonomiska underlag i förgrunden. Då nämligen intet annat transportmedel för närvarande kan övertaga mer än en mindre del av de transportuppgifter, som järnvägarna för närvarande ombesörja, och då på grund härav dessa för varje fall icke kunna undvaras för utförande av återstående transporter, innebär det uppenbarligen en samhällelig miss-hushållning av allvarlig karaktär att låta trafik avledas från järnvägarna i sådana fall, då densamma kan av dessa ombesörjas med mindre kostnader för samhället än vad användningen av andra trafikmedel medför.

FJÄRDE KAPITLET

Olika tidigare framkomna förslag till lösning av de samhällseliga trafikproblemen.

Trafikproblemets stora omfattning och dess nära samband med en mångfald samhällsintressen har givit upphov till många olika förslag till dess lösning; och även de författningar, som i skilda länder tillkommit i detta syfte, avvika starkt från varandra. Några av de uppslag, som under problemets behandling i vårt land särskilt tilldragit sig uppmärksamhet, torde emellertid böra i detta sammanhang upptagas till en kortfattad granskning.

Fri tävlan.

Det ojämförligt vanligaste och onekligen närmast till hands liggande uppslaget för en rationell lösning av konkurrensproblemet är en på lika förutsättningar grundad fri tävlan mellan de båda nu ifrågavarande trafikmedlen. Möjligheten därav skymtar även i den riksdagens skrivelse, nr 364/1932, som givit upphovet till denna utredning. I nämnda skrivelse har nämligen riksdagen framhållit, att samhällets intressen i regel, och i den mån allmänna samhällsekonomiska skäl ej betingade undantag, torde vara bäst betjänta med en sådan fri tävlan mellan de olika transportmedlen, att desamma erhöile den användning, för vilken deras naturliga förutsättningar och företräden gjorde dem mest ändamålsenliga. Önskvärt vore därför, att konkurrensen mellan de olika trafikmedlen skedde under förhållanden, som lämnade samma möjlighet för samtliga parter till fri tävlan. I samband därmed har riksdagen emellertid även understrukt, att härvid måste uttryckligen förutsättas, att de fördelar, vilka ernås genom en viss trafik, verkligen vila på varaktig ekonomisk grund. En osund konkurrens i den form att företag utan hänsyn till affärsmässiga synpunkter underbjöde varandra endast för att under längre eller kortare tid kunna nödtorftigt uppehålla driften, innebure fara för att de konkurrerande företagens ekonomi å ömse sidor undergrävdes och att kommunikationsväsendet i sin helhet allvarligt skadades.

Även om en under lika förutsättningar genomförd tävlan mellan konkurrerande företag skulle vara ägnad att låta det prestationsdugligaste företaget, sedan mindre framgångsrika konkurrenter utslagits, övertaga de transporter, för vilka det bäst ägnar sig, skulle därmed enligt vår mening kommunikationsproblemet, från samhällets synpunkt sett, ingalunda vara löst, och alla de intressen, samhället har att bevaka, tillvaratagna. De för samhällsekonomien i hög grad ogynnsamma verkningar, som skulle

inträda såsom följd av tillämpningen av ett dylikt system, hava redan i det föregående kapitlet påpekats. Därutöver må här ytterligare framhållas, att en lösning efter nyss antydda linjer endast skulle kunna leda till att de kommunikationsbehov, som kunna tillgodoses inom ramen av vederbörande kommunikationsföretags egna ekonomiska intressen, bleve tillgodosedda på det sätt, som bäst motsvarar trafikföretagarens intressen. Ett trafikföretag, som med tillbakaskjutande eller bortseende av egna ekonomiska intressen inriktade sig på att genom trafiken i första hand tillgodose trafikanternas eller, i vidsträcktare mening, även samhälls-ekonomiska, samhällspolitiska eller kulturella intressen, skulle ur nu angivna synpunkter förlora existensmöjlighet och existensberättigande gentemot en konkurrent, som ensidigt såge sina privatekonomiska intressen tillgodo. Redan en flyktig blick på statsbanenätets byggnad, som till mer än $\frac{1}{3}$ består av »kulturbanor», byggda utan förväntan av skälig ekonomisk avkastning, synes omöjliggöra accepterandet av nyss antydda princip såsom grundläggande för frågan huruvida över huvud ett kommunikationsmedel bör bibehållas och vilket av de tävlande kommunikationsmedlen som är att föredraga. Även beträffande många privatbanor lär otivelaktigt gälla, att de, om än privatekonomiskt förfelade, dock allttjämt torde få anses omistliga för de bygder, genom vilka de äro framdragna, och att det därför icke kan komma ifråga att låta dem utslås av företag, som, ehuru privatekonomiskt mera framgångsrika inom sitt begränsade område, dock icke så allsidigt som järnvägarna kunna tillgodose bygdens trafikbehov. I länder med en jämnare befolkningsfördelning och mindre olikheter mellan skilda bygder ifråga om naturförhållandena än i vårt och varest trafikföretag, stödda allenast på trafikinkomsterna, skulle kunna tillräckligt tillgodose alla trafikbehov, kunde en reglering, som i sista hand byggde på det företagsekonomiska intresset, vara tänkbar. Men ju mera dessa förutsättningar saknas — och i vårt land torde de vara för handen endast inom mycket begränsade områden — desto mera måste det samhällsekonomiska intresset träda i förgrunden framför det företagsekonomiska. Överskott på trafiken från bygder med lönande trafik måste inom vissa gränser¹ användas för tillgodosende av trafikbehovet inom bygder med mindre folktäthet eller sämre ekonomiska förutsättningar; priser för person- eller godsbefordran, som inom en viss bygd skulle, om hänsyn toges allenast till dess behov, kunna avsevärt sänkas, måste hållas uppe på högre nivå för att förhindra, att priserna inom trafiksvaga bygder bleve oöverkomliga för trafikanterna.

Insikten om dessa principers ofrånkomlighet vann tidigt insteg inom järnvägspolitiken. Redan på ett mycket tidigt stadium kom järnvägstrafiken att uppfattas såsom ett medel i samhällshushållningens tjänst. Ett viktigt motiv för järnvägarnas anläggning och trafikerande blev att söka

¹ Jfr järnvägstaxekommitterade del I sid. 29 ff.

befrämja utvecklingen inom mindre gynnade landsdelar genom underlättande av transporter till och från desamma och att över huvud söka, inom ekonomiskt möjliga gränser, åstadkomma en utjämning mellan av naturen olika gynnade landsdelar. En tillämpning av denna princip var i sin mån även den absolut lika behandling av alla trafikunder, som var en bärande princip i taxepolitiken. Dylika samhällsekonomiska syften skulle icke kunna tillgodoses, om företaget skulle drivas med hänsyn allenast till privatekonomiska syften. Hade dessa saknats under den period av järnvägarnas utveckling, som vi hittills bevittnat, lär det icke vara något tveivel om, att de förmåner, som järnvägarnas utveckling inneburit för vidsträckta landsdelar liksom för allmänheten i dess helhet, skulle hava kommit endast de mera gynnsamt lottade landsdelarna eller de större gods-trafficanterna tillgodo. Ett vittnesbörd härom är bland annat de allvarliga olägenheter, som exempelvis i Amerika gjorde sig gällande under en period, då järnvägstrafiken icke var underkastad en dylik på samhällsekonomiska intressen baserad reglering.

Ehuru, såsom av det föregående framgår, en rationell lösning av de samhälleliga trafikproblemen icke kan ernås uteslutande genom en fri tävlan mellan de olika trafikmedlen, även om denna tävlan äger rum under så lika förutsättningar som möjligt, är det uppenbarligen från samhällets synpunkt sett angeläget att likväl så mycket som möjligt skapa förutsättningar för en rättvis tävlan, så att intet av de tävlande trafikmedlen får, i den mån detta icke påkallas av samhällets eget intresse, gynnas eller betungas i förhållande till ett annat. Ur denna synpunkt hava särskilt två spörsmål under senare tid vid olika tillfällen diskuterats, nämligen dels huruvida de båda nu ifrågavarande trafikmedlen kunna sägas tävla under lika ekonomiska förutsättningar och dels huruvida den administrativa reglering, de äro underkastade, lämnar dem lika möjligheter till en rättvis tävlan. Närmare bestämt har man härvid riktat sin uppmärksamhet på, i det förra avseendet, huruvida motortrafiken för närvarande fullt bär alla de kostnader, som äro förenade med dess bedrivande, och i det senare, huruvida icke de administrativa bestämmelser, som reglera järnvägstrafikens bedrivande, borde ändras därhän att en större rörelsefrihet tillerkändes järnvägarna, så att dessa kunde vid trafikens bedrivande mera närma sig de fria former, som i stort sett känneteckna automobiltrafiken.

I korthet torde dessa spörsmål böra här något beröras.

Likhet ifråga om ekonomiska förpliktelser. Till den del ett trafikmedel framträder med anspråk på att vara ur ekonomisk synpunkt berättigat, måste givetvis krävas, att det självt — utan betungande av skattedragarna — bär alla de kostnader, som äro förenade med dess inrättande och utnyttjande. Emellertid finnes i samhället ett stort antal trafikbehov, som

icke skulle kunna tillgodoses, om allenast ekonomiska synpunkter bleve bestämmande. I sådana fall, där tillgodoseendet av ett sådant behov befunnits vara av sådan vikt, att ekonomiska synpunkter böra få stå tillbaka för t. ex. sociala eller kulturella intressen, har det ansetts böra ankomma på det allmänna, och i regel staten, att ombesörja dylika förbindelser. Företädesvis har detta påverkat utvecklingen vid järnvägarna och särskilt statens järnvägar. Vid statsbanenätet har sålunda tillkommit ett stort antal linjer — »kulturbanor» — beträffande vilka det redan vid deras anläggning förutsatts, att trafikinkomsterna icke skola giva skälig avkastning å det nedlagda kapitalet. Samma motiv har gjort sig gällande även vid utsträckning av det järnvägsnätet direkt ersättande automobillinjenätet; exempel därpå utgör den av statens järnvägar trafikerade automobilinjen mellan Övertorneå och Pajala, som, ehuru densamma redan vid dess inrättande förutsatts bliva förlustbringande, likväl ansetts motiverad av kulturella skäl. Nödvändigheten av att för erhållande av goda kommunikationer låta ekonomiska synpunkter i viss mån träda tillbaka har även medfört, att staten nödgats i viss utsträckning avstå från krav på förräntning av i statsjärnvägarna tidigare investerat kapital; det belopp, varå på grund av sistnämnda omständighet förräntning icke kräves, uppgår för närvarande till omkring $\frac{1}{2}$ miljard kronor.

Beträffande statens järnvägars rörelse i övrigt liksom beträffande den rörelse, som bedrives av enskilda järnvägar, har däremot städse hävdats, att densamma bör drivas utan betungande av det allmänna; och samma anspråk har i princip gjorts gällande även beträffande den av enskilda bedrivna yrkesmässiga automobiltrafiken såväl vad angår denna trafik såsom helhet betraktad som de olika delarna av densamma.

Frågan huruvida automobiltrafiken i dess helhet och särskilda grenar därav var för sig fylla detta krav, torde emellertid ännu icke kunna anses slutgiltigt besvarad. Visserligen har i en av 1931 års väg- och brosakknings den 19 augusti 1933 avlämnad utredning hävdats, att motortrafiken för närvarande fullt bär den andel av väghållningen, som svarar mot dess användning av vägarna; men från andra håll har riktigheten såväl av de förutsättningar, från vilka utredningen utgått, som det genom densamma vunna resultatet satts ifråga. För varje fall utgör nämnda sakkunnigas utlåtande allenast svar på frågan, huruvida motortrafiken i dess helhet bär sin andel av väghållningen, men däremot icke, huruvida den på motortrafiken fallande andelen riktigt fördelats mellan de olika kategorier av motorfordon, som trafikera vägarna. Besvarandet av de frågor, som sammanhånga härmed, innebär en synnerligen omfattande uppgift, på vilken det emellertid icke är vare sig möjligt eller nödvändigt att närmare ingå i detta sammanhang. En rättvist avvägd beskattning av den yrkesmässiga automobiltrafiken är visserligen en nödvändig del av en samhällelig regle-

ring av konkurrensen mellan detta och övriga trafikmedel; men den kan å andra sidan icke vara tillfyllest för detta ändamål; behovet av administrativa åtgärder gör sig gällande, oavsett huru beskattningsfrågan löses. Därtill kommer, att förevarande spörsmål icke rör uteslutande den yrkesmässiga automobiltrafiken utan motortrafiken i dess helhet. Därest och i den mån det befinnes, att motortrafiken i förevarande avseende är orättvist gynnad framför järnvägarna, måste nämligen tydligen rättelse åvägbringas icke allenast beträffande den del av trafiken, som bedrives yrkesmässigt, utan beträffande samtliga motorfordon. Vidare sammanhänger spörsmålet om motortrafikens bidragsskyldighet till kostnaderna för vägarna m. m. nära med ett annat och icke mindre betydelsefullt spörsmål, nämligen med frågan om dess skyldighet att bidraga till den ökning av kostnaderna för den för samhället erforderliga totala trafikapparaten, som inträtt genom tillkomsten av det nya trafikmedlet, eller med andra ord om dess skyldighet att bidraga till sådana fasta kostnader för förut bestående men alltjämt för samhället nödvändiga trafikmedel, som med anledning av det nya trafikmedlets tillkomst icke längre kunna täckas av det äldre trafikmedlets inkomster och som därför måste, om de icke täckas genom bidrag av det nytillkommande trafikmedlet, i sista hand gäldas av skattebetalarna.

Dessa samlade spörsmål äro av synnerligen stort intresse och stor betydelse, varför de förtjäna att bli föremål för en ingående teknisk-ekonomisk prövning, om vars företagande även järnvägsstyrelsen i sitt den 31 oktober 1934 avgivna utlåtande över väg- och brosakunnigas utredningar rörande vägväsendet hemställt.

Ändrade regler för järnvägarnas administration. Även om den yrkesmässiga automobiltrafiken kommit att inordnas under vissa administrativa bestämmelser, är likväl skillnaden i de båda trafikmedlens administrativa bundenhet mycket stor. Vissa skyldigheter, som ålagts järnvägarna, saknas beträffande biltrafiken helt och hållet, såsom t. ex. skyldigheten att ombesörja säkerhetsanordningar eller att ställa sig till efterrättelse de noggranna transportföreskrifterna i trafikstadgan m. m. Andra järnvägarna åliggande skyldigheter, såsom t. ex. transportskyldigheten, gälla visserligen även för bilarna, men hava i realiteten för dessa en helt annan innebörd än för järnvägarna; åter andra föreskrifter, såsom t. ex. ifråga om taxesättningen, syfta vid järnvägarna till en helt annan bundenhet än vid biltrafiken, i det att järnvägstaxorna i princip äro på en gång maximi- och minimitaxor, biltaxorna däremot endast maximitaxor. Olikheterna sträcka sig även till de förpliktelser, som följa av själva trafikutövningen. Med hänsyn till den järnvägarna åliggande trafikeringskyldigheten hålles vid dessa rullande materiel i beredskap i sådan omfattning, att järnvägarna

praktiskt taget alltid kunna tillgodose trafikbehovet, även vid toppbelastningar. Den yrkesmässiga automobiltrafiken har i detta avseende långt ifrån iklätt sig samma förpliktelser; i den mån reservmateriel finnes, anskaffas den endast i den omfattning, som erfordras för tillgodoseende av det genomsnittliga trafikbehovet.

Det förut anförda önskemålet, att konkurrensen mellan de olika trafikmedlen borde ske under förhållanden, som lämnade samma möjligheter för samtliga parter till fri tävlan, har i detta sammanhang framkallat spörsmålet, huruvida icke större likhet mellan för båda trafikmedlen gällande administrativa bestämmelser borde för detta ändamål åstadkommas. En sådan likhet kan ernås antingen genom att den yrkesmässiga automobiltrafiken inordnas under i stort sett samma administrativa system som järnvägarna eller genom att å järnvägarna tillämpas i huvudsak samma administrativa bestämmelser som för den yrkesmässiga automobiltrafiken. Av dessa möjligheter skall tills vidare närmast det senare alternativet beröras.

En sådan ändring av de för järnvägarna gällande bestämmelserna, som nyss antytts, skulle komma att innebära bland annat vidsträckta eftergifter ifråga om den nu principiellt bestående skyldigheten att åt alla trafikanter medgiva samma villkor, befrielse från ansvarighet för mottaget gods, eftergifter ifråga om tillämpningen av övriga transportföreskrifter, ändrade bestämmelser beträffande transportskyldigheten m. m. Den måste även i princip komma att innebära överlåtande åt järnvägarna att bestämma, huruvida och i vilken omfattning de vilja uppehålla trafiken på vissa sträckor och en väsentlig omläggning av taxeväsendet.

I allt väsentligt torde mot en så förändrad ställning för järnvägarna kunna anföras samma skäl, som tala emot att låta dessa arbeta uteslutande enligt företagsekonomiska synpunkter. I princip är den yrkesmässiga automobiltrafiken att beteckna såsom privatekonomiskt företag. Den bedrives därför efter privatekonomiska principer och tillgodoser närmast företagets egna intressen. Att den därjämte obestriddigen även, åtminstone till viss utsträckning, tillgodoser även samhällsekonomiska intressen, beror, liksom fallet är beträffande privat verksamhet i övrigt, därpå att företagarens egen framgång kräver att han inriktar sig på att inom en mer eller mindre vidsträckt krets tillgodose även andras behov; men en dylik verkan är sekundär och för varje fall utom företagets eget syfte. Visserligen har bedrivandet av denna trafik kringgårdats med åtskilliga bestämmelser, avsedda att förhindra att företag av större betydelse för samhället skulle skadas eller förstöras; men dessa bestämmelser skulle, om de tillämpades på järnvägarna, säkerligen icke vara tillräckliga till skydd för de många och viktiga intressen, som äro beroende av den nuvarande ordningen

ifråga om järnvägstrafikens bedrivande. En åtgärd i syfte att ställa järnvägarna under i huvudsak samma regler som automobiltrafiken skulle samtidigt innebära en eftergift från samhällets sida ifråga om de krav, som hittills ställts på dem, och förvandla järnvägarna från organ, som, även om en viss marginal för företagets egna intressen medgivits, dock i huvudsak äro ställda i samhällshushållningens tjänst, till företag arbetande uteslutande av företagsekonomiska motiv och ändamål.

De administrativa bestämmelser, som för närvarande reglera järnvägar-
nas verksamhet, böra måhända i detaljer ändras eller förenklas; men systemet i sin helhet är ett uttryck för de principer, som motiverat dess tillkomst, nämligen strävandet att skydda de samhällsekonomiska och eliminera eller begränsa de privatekonomiska intressena; och dess slutliga utformning är en produkt av erfarenheter, samlade under tre kvarts århundrade. Det torde icke kunna sägas, att dessa bestämmelser, bedömda med hänsyn till det ändamål, de äro avsedda att tjäna, skulle, såsom helhet betraktade, vara olämpliga. Både från den trafikerande allmänhetens och samhällets synpunkt sett torde de tvärtom hava befunnits i stort sett tillfredsställande och ägnade att skydda viktiga intressen. Tillspillologivandet av de erfarenheter, varå de äro uppbyggda, skulle betyda ett steg ut i det ovissa och baserandet av trafiken på så väsentligt förändrade grundvalar, att det icke rimligen kan ifrågasättas att utsätta handel och industri för de risker, som skulle vara förenade därmed. Om över huvud en större likhet i administrativt avseende mellan de båda trafikmedlen anses böra åvägabringas, synes därför densamma snarare böra ske därigenom att formerna för automobiltrafikens bedrivande mera närma sig järnvägstrafikens, än tvärtom.

Omläggning av principerna för järnvägarnas taxesystem.

Enligt en i den offentliga diskussionen framförd uppfattning, vars riktighet synes böra i detta sammanhang undersökas, äro järnvägarnas svårigheter till väsentlig del föranledda av de principer, på vilka järnvägarnas taxesystem för godstransporter är uppbyggt. Detta system, som är baserat på principen om frakt med hänsyn till vad godset kan tåla, innebär, säga talesmännen för ifrågavarande uppfattning, en prissbildning, som är artificiellt uppbyggd, som därför icke kan förväntas bliva i längden bestående och som för varje fall för att kunna upprätthållas förutsätter tillvaron av ett faktiskt monopol i vederbörande trafikutövers hand. I och med det att järnvägarnas förutvarande faktiska monopolställning ifråga om godstransporter till lands upphört, hava även förutsättningarna för upprätthållande av ett på godsets värde uppbyggt differentierat taxesystem bortfallit; fasthållandet vid detta taxesystem kan under de ändrade förutsätt-

ningar, som numera föreligga, endast lända till skada för järnvägarna själva. I längden måste taxan uppbyggas icke på godsets värde utan på kostnaden för transporten. Varje med järnvägarna konkurrerande trafik-utövare måste förutsättas komma att utbjuda transportprestationer för ett pris, som baseras på självkostnaden med inkluderande av skälig vinst åt trafikutövaren; om under sådana förhållanden järnvägarna vidhålla det differentierade systemet, komma de att förlora de transporter, som beräknats giva vinst, men få behålla de föga lönande eller måhända förlustbringande transporter, som biltrafiken icke finner skäl att konkurrera om. Varje försök att komma till rätta med konkurrensproblemet är därför fruktlöst, om det icke utgår från en omläggning av järnvägarnas tariffpolitik.

Mot den ovan anförda uppfattningen kan inledningsvis erinras, att densamma icke förutsätter möjligheten av att jämväl priset på automobiltransporterna kunde, åtminstone i vissa delar, komma att fastställas efter ett differentierat eller åtminstone efter ett av samhället fastställt taxsystem, uppgjort med hänsyn till att, därest och i den mån bibehållandet av järnvägarnas differentierade taxesystem finnes tillgodose samhällsekonomiska värden eller andra samhälleliga intressen, söka skydda detsamma. Det räknar endast med tillvaron av två vid sidan av varandra stående system av grundväsentligt olika byggnad. Emellertid är givet, att om den yrkesmässiga automobiltrafiken icke uppfattas som en fri näring i den bemärkelsen, att det skulle stå vem som helst fritt att när som helst och var som helst driva densamma, utan som en del av samhällets gemensamma trafikapparat, som bör tilldelas den uppgift den finnes bäst ägnad att tillgodose, så föreligger i och för sig ej heller något skäl att utgå från en fri prisbildning på automobiltrafikens transportprestationer som ett ofrånkomligt faktum. Frågan om reglerade frakter även för biltrafikens del blir från denna utgångspunkt en fråga om lämpligheten och möjligheten av ett dylikt system. Syftar man vid en reglering av trafikmedlens konkurrens till roten av nuvarande samhällsekonomiska olägenheter på detta område, synes det därför bliva nödvändigt att undersöka, huruvida och i vilken omfattning man alltjämt skall utgå från fri prisbildning på den yrkesmässiga biltrafikens transportprestationer i godstrafik såsom en bestående faktor. Emellertid torde innan dess böra undersökas, huruvida och i vad mån över huvud principerna för det nu bestående järnvägstaxesystemet motsvara nutida krav eller om manne, med hänsyn till nyss anförda synpunkter, detta system bör i princip övergivas.

Uppkomsten av det differentierade taxesystemet vid järnvägarna. Den första järnvägen för persontrafik i England, mellan Liverpool och Manchester, öppnades 1830. Den var först avsedd för godstrafik, men

det visade sig, att passagerare strömmade till i så stort antal, att efter någon tid varorna trängdes ut ur trafiken. Ett dussintal år senare, när huvuddelen av de nuvarande stora linjer, som uppbära godstrafiken, hade öppnats för allmän trafik, härledde sig ännu $\frac{3}{4}$ av järnvägarnas samtliga inkomster från passageraretrafiken och endast $\frac{1}{4}$ av godstrafiken. Så småningom växte emellertid inkomsten av godstrafiken i förhållande till passageraretrafiken, intill dess den i början på 50-talet representerade mer än hälften av inkomsterna, en nivå vid vilken de sedermera i huvudsak förblivit.

De passagerare, som under 1840-talet beforo järnvägen, representerade huvudsakligen burgnare befolkningsklasser, som i stort sett tidigare anlitat diligenser och som för resa å järnvägarna betalade 2 pence per engelsk mil. År 1842 uppgick antalet resande till 18 miljoner, av vilka endast en bråkdel reste tredje klass. 60 år senare hade passagerarnas antal växt till 1 500 miljoner, av vilka $\frac{9}{10}$ reste tredje klass och i genomsnitt betalade mindre än $\frac{1}{2}$ penny d. v. s. mindre än $\frac{1}{4}$ av det tidigare priset. Vad betydde nu detta? De burgna befolkningsklasserna hade under perioden vuxit betydligt i antal, välstånd och vana att företaga resor. Icke desto mindre hade de fortgående prissänkningarna skapat en helt och hållet ny trafik huvudsakligen från befolkningslager, som för två generationer sedan knappast reste något alls. På 1920-talet räknades tredjeklasspassagerarna i England till mer än $\frac{9}{10}$ och uppgingo till omkring 1 750 miljoner per år.

Ännu i början på 1840-talet transporterade de engelska järnvägarna mycket litet gods, i det att de icke voro i stånd att konkurrera med kanal- eller kusttrafiken. Den godstrafik, som gick över järnvägarna, bestod av värdefullt gods, beträffande vilket hastigheten betydde mer än kostnaden för transporten. Historien om den järnvägsdirektör för London—Birmingham-järnvägen, som när det föreslogs, att hans förnäma linje skulle transportera kol till London i konkurrens med kanal- och sjöfarten, utropade: »Kol, härnäst kommer man att be oss köra gödsel» må vara uppdiktad eller icke, så representerar den en faktisk och i och för sig icke oberättigad dåtida uppfattning. Och i själva verket kunde London—Birmingham-järnvägen mycket väl hava förblivit vad den då var, en stor linje för genomgående trafik utan sidolinjer, som minskade förtjänsten, skulle den länge nog hava kunnat fortsätta obekymrad av sådana tarvliga påhitt som kol och tredjeklasspassagerare och i allt fall utan svårighet hava kunnat fortsätta betala sina aktieägare sin ursprungliga utdelning på 10 %.

Men lyckligtvis för landet, om också icke för aktieägarna, var på längre sikt en sådan politik omöjlig för något av de stora järnvägsbolagen. För att icke i utvecklingen stanna efter konkurrerande trafikföretag voro de tvungna att söka vidga sina trafikområden på båda sidor om huvudlinjerna. Nya kapitalutgifter på nya och oräntabla sidolinjer krävde nya

inkomstkällor. Den gamla högvärdiga trafiken, som så att säga givit sig själv, var uttömd. Ny trafik måste på ett eller annat sätt skaffas, och den enda utvägen att erhålla den var att erbjuda lägre frakter. Ty den omständigheten att vissa slag av gods icke transporterades på järnvägen visade, att man icke ville eller icke kunde betala gällande frakter för det. Därför måste nya frakttariffer tillskapas, som skilde sig från de föregående genom att de antingen i konkurrenssyfte eller för att möjliggöra transport av gods, som förut icke kunnat fraktas på järnväg, inneburo stora taxesänkningar i förhållande till förut gällande fraktsatser.

På i huvuddrag förestående sätt skildrar en engelsk författare¹ utvecklingen av järnvägstrafiken och taxesystemet i England.

Till Sverige kommo järnvägarna vid en tidpunkt, då man hade mer än ett tjugotal års utländsk erfarenhet att bygga på. Att gången av utvecklingen skall i vårt land framträda lika tydligt som exempelvis i England är under sådana förhållanden icke att vänta. Likväl finner man även här samma väsentliga drag hos den. Inkomsterna av persontrafiken på statsbanorna överstego under 1850-talet och förra hälften av 1860-talet ännu inkomsterna av godstrafiken. Först år 1866 når godstrafiken med 2.5 miljoner ett större belopp än persontrafiken, som inbragte 2.3 miljoner. Därefter tenderar i stort sett godstrafiken att procentuellt sett få en allt större och persontrafiken en allt mindre andel av statens järnvägars samtliga inkomster, intill dess vid början av 1880-talet godstrafiken inbringar dubbelt så mycket som persontrafiken, en proportion som, om ock med vissa jämkningar, bibehålles i huvudsak intill omkring år 1916. Under världskrigets och den därpå följande högkonjunktursperioder stiger godstrafikens övervikt ännu mera för att återigen under följande år nedgå. År 1933 var relationen mellan järnvägarnas inkomster av gods- resp. persontrafik 1.4:1.0.

Av de passagerare, som beforderades på de statliga järnvägarna i Sverige, utgjorde antalet resande i tredje klass år 1856 14 %, övriga passagerare reste första eller andra klass. Följande år hade tredjeklasspassagerarnas antal stigit till 44 % samt redan året därpå till 78 % för att år 1859 nå 84 %, en nivå som, om än med någon sänkning, i huvudsak bibehålles oförändrad ända till omkring år 1900. Under senare år har nedgången i persontrafik i de högre vagnklasserna tagit ännu mycket starkare fart. På 1 000 resor i tredje klass förekommo exempelvis år 1913 vid statens järnvägar 64 och vid de enskilda järnvägarna 44 resor i högre vagnklasser, år 1932 hade motsvarande antal sjunkit till resp. 21 och 15.

Vad fraktgodstarifferna angår har utvecklingen även i Sverige i regel skett på det sätt, att undantagstariffer så småningom införts för särskilda transporter, vilka visat sig vara i behov därav. En dylik nedsättning

¹ *Acworth Railway economics* (1924) sid. 68 ff.

kunde i sådant fall ofta vara mycket stor. När blott järnvägen var säker på att få sina direkta kostnader täckta och ett visst överskott däröver, så förtjänade den ju på affären; nedsättningen inverkade då nämligen icke på trafiken i övrigt och medförde ingen minskning av inkomsten därav. Det är, framhåller järnvägstaxekommittén (del I sid. 43), framför allt genom en dylik tariffpolitik, som, särskilt under äldre tider, den småningom inträdda sänkningen av järnvägsfrakterna kommit till stånd. Man har genom undantagsfrakter utvidgat järnvägarnas transportmöjligheter till allt billigare varor och till allt längre avstånd; under det att från början endast dyrbarare varor ansågos kunna transporteras, hava så småningom transportererna av billigare massgods fått allt större betydelse, så att de numera alldeles dominera. Massgodset har fått allt billigare frakter, under det att det dyrare godset på det hela taget står på samma nivå som förr. Ännu år 1915 visade en jämförelse mellan de svenska statsbanornas högsta tariff i den äldsta taxan och i den då ännu gällande, att de nästan sammanföll, nämligen på de avstånd för vilka järnvägstransporter då kunde komma ifråga. Karakteristiskt i denna utveckling är alltså, att de stora nedsättningarna i de svenska statsbanornas tariffer icke försiggingo vid de tidpunkter, då nya taxor infördes, åren 1880 och 1889 — dessa taxor inneburo på det hela taget endast en sammanfattning av vad som skett tidigare — utan de mest omfattande nedsättningarna ägde rum i form av tid efter annan införda specialtariffer. Genomsnittsfrakten på statsbanorna per tonkm räknat sjönk på grund härav från 5.9 öre år 1866 till 3.1 öre år 1910.

Såsom en sammanfattning av vad i det föregående anförts kan sägas, att järnvägarnas högsta tariffer representera de fraktsatser, som infördes under järnvägarnas första skede för att från tidigare befintliga kommunikationsmedel draga den trafik av högvärdigt gods, som då var den enda, vilken var ekonomiskt möjlig. Därefter hava järnvägarna genom att undan för undan införa lägre och lägre fraktsatser för olika varuslag dragit till sig trafik än på längre avstånd och än av gods av lägre värde än som förut varit möjligt att transportera och än av gods, beträffande vilket man i konkurrenssyfte eller av sociala skäl erbjudit särskilt förmånliga priser.

Emellertid har man vid de regleringar av godstaxan, som under senare år genomförts, under trycket av bilkonkurrensen nödgats följa delvis nya riktlinjer. Beträffande fraktstyckegods och vagnslastgodssändningar av mindre storlek än 5 ton har man härvid helt frångått värdetarifferingsprincipen och infört enhetlig tariffering för allt gods. Vidare hava de högsta 5- och 10-tonstarifferna enhetliggjorts på korta och medellånga avstånd, till följd varav fraktbeloppen för tarifferna 4—9 delvis sammanfalla, på sätt närmare framgår av det i S. O. U. 1934: 33 sid. 125 intagna diagrammet. En motsvarande sänkning och förenkling har skett beträffande taxan för levande djur. Slutligen ha förenklade taxor införts för dels paketgods, dels smärre sändningar av fraktstyckegods.

Beträffande vagnslastgods är dock järnvägarnas taxa med ovan angivna modifieringar allttjämt uppbyggd enligt värdetarifferingsprincipen.

Taxesystemets förhållande till kostnadsfördelningen. Lika nödvändig som denna utvecklingsprocess ter sig i ljuset av den historiska utvecklingen, lika naturlig blir den med hänsyn till den förut påpekade karaktären av järnvägarnas kostnadsfördelning och särskilt den stora övervikt som de fasta kostnaderna vid järnvägarna hava över de föränderliga. Kostnaden för utförande av en enstaka transport kommer på grund av detta förhållande att sammansättas av två väsentligt olika delar, nämligen dels av den på den enstaka transport prestationen fallande andelen av de fasta, av ifrågasvarande transport prestation oberoende kostnaderna för transportarbetet över huvud taget och dels av de föränderliga kostnader, som belöpa på utförandet av den enstaka transport prestation, varom i varje särskilt fall är fråga, eller

$$K = \frac{F_a}{T} + F_{\text{ö}}$$

där K betyder genomsnittliga kostnaden för den enstaka transport prestationen,

F_a » samtliga fasta kostnader för järnvägen,

T » trafikarbetet samt

$F_{\text{ö}}$ » de föränderliga kostnaderna för den ifrågasvarande transport prestationen.

Karakteristiskt för järnvägens transportarbete är nu, såsom framgår av vad tidigare anförts, att sistnämnda föränderliga kostnader äro relativt ringa. Storleken av K bestämmes därför väsentligen av storleken av bråktalet eller av den på transport prestationen ifråga fallande andelen av de fasta kostnaderna, och denna andel måste åter, då F_a betecknar en fast, av trafikmängden oberoende kostnad, bliva allt mindre ju större nämnaren, d. v. s. ju större transportarbetet i dess helhet är.

Innebörden härav för järnvägarnas tariffpolitik är tydlig. Ingen till transport mottagen försändelse bör tydligen, så länge ekonomiska synpunkter äro bestämmande, tarifferas så lågt, att icke de föränderliga kostnader, som framkallas genom transportens utförande, täckas. Men om allenast detta är fallet, behöver icke nödvändigt avgiften för transporten täcka alla de kostnader, som vid en genomsnittlig fördelning jämväl av de fasta kostnaderna falla på densamma, för att vara för järnvägen fördelaktig.¹ Om allenast priset för transporten lämnar någon andel till täckande av järnvägens fasta kostnader, förbilligas, till följd av att transportarbetet ökas, självkostnaden för andra enstaka transport prestationer. Ju mera trafik, desto mindre kostar den under denna förutsättning.

Värdet av det differentierade taxesystemet och möjligheten av dess upprätthållande. Till grund för det differentierade taxesystemet ligger, plägar det sägas, principen: frakt på grundval av *vad godset kan tåla* eller, så-

som det måhända kortare och mera adekvat kan uttryckas, på grundval av transportens *tjänstevärde*. I korthet innebär sistnämnda term uttryck för det förhållandet, att värdet av en och samma ekonomiska prestation, i detta fall järnvägstransporten, kan vid olika tillfällen eller för olika slag av varor te sig olika och att priset för transporten bestämmes med hänsyn till dess värde för trafikkunden. Såsom norm för mätande av detta värde användes därvid företrädesvis godsets eget värde.

Innebär nu denna norm för järnvägarnas prissättning, såsom det från visst håll gjorts gällande, någon för det vanliga ekonomiska livet främmande princip och innebär den manne att trafikanterna av högvärdigt gods oskäligt belastas till förmån för trafik kunder, som transportera lågvärdigt gods? Svaret på dessa frågor torde framgå genom en jämförelse med förhållandena på andra områden av det ekonomiska livet. Elektricitetsverkens taxor erbjuda ett nära till hands liggande exempel. Dessa verk tillhandahålla olika slag av ström, nämligen dels belysningsström till ett relativt högt pris, dels ock ström för industriella eller jämförliga ändamål, industriström, till ett flera gånger lägre pris. Vad som gör detta system ekonomiskt berättigat, är följande. Elektricitetsverken hade från början tillkommit huvudsakligen såsom belysningsverk; priset för den ström, de för detta ändamål levererade, kunde sättas till värdet av den tjänst, strömmen i detta avseende gjorde abonnenten. Detta bestämdes i huvudsak av priset på de belysningsmedel — olja, gas etc. — varmed strömmen hade att konkurrera, och kunde därför hållas på en relativt hög nivå. Emellertid är ett elektricitetsverk en anläggning, som kräver höga fasta kostnader. Det måste utbyggas för att tillgodose den högsta spetsbelastning, som inträder endast under en kort tid av dygnet; de föränderliga kostnaderna för strömmens producerande inom marginalen av maximikapaciteten äro däremot relativt små. Skulle de fasta kostnaderna fördelas endast på abonnenterna av belysningsström, skulle priset för denna ström bliva mycket högt. Emellertid kunna dessa kostnader givetvis sänkas, om strömmen kan försäljas även under en tid av dygnet, då den icke tages i anspråk för belysningsändamål. Produktionspriset för denna del av strömmen är givetvis i och för sig icke lägre än produktionspriset för samma kvantitet av belysningsströmmen; skulle enbart industriström säljas, måste den därför, under i övrigt lika villkor, betinga samma pris som motsvarande kvantitet belysningsström. Därmed skulle emellertid dess användning för industriella ändamål nästan helt omöjliggöras; priset måste, om strömmen skall få avsättning för detta ändamål, rättas efter vad industrin kan tåla. Detta pris bestämmes emellertid av det värde, strömmen såsom kraftkälla har för konsumenten, eller med andra ord av värdet av den tjänst, strömmen i denna egenskap gör åt abonnenten. Detta värde bestämmes åter dels av konkurrensen med andra kraftkällor, såsom ånga, förbränningsmotorer och dylikt, dels ock av möjligheten

för abonnenten att över huvud bedriva sin produktion till ett sådant pris, att tillverkningen blir ekonomisk. Ehuru på grund härav verket icke kan för industriströmmen uttaga mer än en bråkdel av priset för belyningsströmmen, innebär dock försäljningen även av förstnämnda ström för verket en ekonomisk fördel, därest verket därigenom erhåller, utöver de föränderliga kostnaderna för strömmens producerande, ett bidrag till sina fasta kostnader. Kunnat abonnenterna av belyningsströmmen anses genom detta förfarande otillbörligt belastade? Så långt ifrån, att motsatsen är fallet. De fasta kostnaderna för verket, som utgöra den övervägande delen av dessa kostnader, komma genom detta förfarande att fördelas på ett vida större antal abonnenter än förut; och då konsumtionen av ström för belyningsändamål snart nog når en mättnadsgräns, är i själva verket ökning av konsumtionen av ström för industriändamål det enda sätt, på vilket konsumenterna av belyningsström kunna vänta att få strömpriset för sin del sänkt.

Låt oss vidare tänka oss en teaterdirektör, som gör upp kalkyler för blivande biljettpriser på sin teater. Det mål, han därvid uppställer för sig, är detsamma, som varje industriell eller ekonomisk företagare har, nämligen att sätta priserna så, att de tillsammans ge honom största möjliga inkomst. Givetvis utgår han för detta ändamål från det högsta pris, som han tror biljetterna vara säljbara till, eller, för att använda den förut anförda termen, som han tror, att publiken kan tåla. Låt oss säga, att han finner denna gräns ligga vid 10 kronor. Att utbjuda alla platser i huset till detta pris skulle emellertid vara förfelat; han skulle då riskera att få spela inför en mycket liten publik. Omfånget av den publik, för vilken en teaterbiljett representerar en tjänst, värd 10 kronor, är relativt ringa; en vida större krets finner en dylik biljett representera ett mindre värde. För att få med även denna del av publiken finner han det därför lämpligt att endast för ett begränsat antal platser, t. ex. de tio första bänkarna, begära det högsta priset; för de följande bänkarna begär han ett lägre pris, t. ex. 8 kronor. Även med denna prissänkning har han icke nått alla de befolkningslager, som kunde vara villiga att gå på teatern, om allenast priset icke låge över det värde, teaterbiljetten representerar för dem; han fortgår därför på differentieringens väg och når genom olika intervaller ned till ett pris av t. ex. en krona. Ingen kan nu påstå, att till grund för denna kalkyl ligger betraktelsen, att produktionskostnaden i det ena fallet är större än i det andra, d. v. s. att det kostar mer att uppföra skådespelet för åskådarna på tionde bänken än för åskådarna på elfte bänken eller mera för åskådarna på andra raden än på den tredje. Givetvis influeras prissättningen i någon mån även därav att bekvämligheten av de olika platserna något varierar; men grunden för kalkylen är den förenämnda, nämligen att han genom att för varje gång sänka priset ett steg nedåt blir i stånd att nå nya lager, vilka eljest icke

skulle hava kostat på sig att gå på teater. Varken den högsta eller den lägsta taxenivån skulle, tillämpad över hela huset, ge honom den sammanlagda inkomst som den differentierade taxesättningen gör.

Sedan direktören på detta sätt funnit den prisenivå, på vilken det i vanliga fall enligt hans beräkningar ställer sig förmånligast att spela, kan han gå ytterligare ett steg i differentieringen genom att genom särskilda prisnedsättningar söka nå en publik, som icke ens för de vanliga biljettpriserna skulle gå på teatern. Exempel härpå äro matinéerna eller föreställningarna för särskilda begränsade kretsar, såsom skolor eller föreningar, till nedsatta priser.

Den på restaurangerna icke sällan förekommande skillnaden i priser i olika lokaler inom samma etablissement är ett exempel på samma förhållande. Om en flaska öl i de enklare lokalerna tillhandahålles billigare än i de bättre lokalerna, beror detta visserligen i någon mån på att de totala driftkostnaderna för den förra avdelningen kunna hållas på lägre nivå än i den senare, men huvudsakligen har åtgärden föranletts av samma förhållande, som nyss anförts, nämligen att källarmästaren, om han utbjöde sina varor endast i de förra lokalerna, skulle träffa en vida fåtaligare publik än den, som besöker även de senare, och att han därför genom det differentierade priset i själva verket når en större kundkrets än genom den enhetliga prissättningen.

Tidningsföretaget, som använder en del av innehållet i sin huvudupplaga för att ge ut en särskild upplaga till avsevärt billigare pris, tillämpar i huvudsak samma förfarande. Detsamma gör ångbåtsföretaget, som annonserar lustresa till nedsatta priser för att nå en publik, som eljest icke skulle företaga resan. Privatläkaren tar för ett och samma råd mera betalt av den välbärgade patienten än av den mindre bemedlade; toge han samma pris av båda, skulle den senare icke hava råd att anlita honom.

Exemplen skulle utan svårighet kunna mångfaldigas, men detta torde icke vara nödigt. Det återstår att söka i dem finna de karakteristiska drag, som kunna vara vägledande även för behandlingen av det spörsmål, varom nu är fråga.

Ett gemensamt drag för alla de nämnda fallen var till en början, att de avsågo betalning till företag eller personer, som arbetade med stora fasta kostnader. För läkaren representerades de fasta kostnaderna av hans långvariga dyrbara utbildning, och för övriga ovan nämnda fall torde denna karaktär av kostnadsfördelningen icke behöva särskilt påpekas. Utmärkande var vidare, att på grund härav kostnaden för företagets eller yrkesutövarens prestationer visserligen kunde överblickas såsom helhet eller för längre perioder — t. ex. för ett år eller delar därav — men att kostnaden för den enstaka prestationen — betjänandet av varje kund särskilt — knappast var möjligt att exakt angiva. Slutligen kännetecknades också de anförda

fallen av att det antingen var fråga om företag, som arbetade under faktiskt monopol — elektricitetsverket — eller om företag, som visserligen hade att utstå konkurrens, men av sådan art att även konkurrenterna använde differentierat taxesystem — teatern, tidningarna — eller att för varje fall det till differentierade priser arbetande företaget icke var utsatt för en konkurrens, som förde bort hela den del av rörelsen, som gav huvud delen av behållningen. Saknas någon av sistnämnda förutsättningar, är tydligen det differentierade taxesystemet icke möjligt att upprätthålla. Om t. ex. av två jämn goda teatrar den ena erbjuder platser i olika prislägen från 1 till 10 kronor, men den andra håller ett enhetligt biljettpris av 4 kronor, så måste följderna för det förra företaget bli, att det mister sina kunder på platser, som äro dyrare än 4 kronor, och för det senare företaget, att det icke får några besökare på platser, för vilka det andra företaget debiterar lägre pris än 4 kronor. För företaget med differentierade priser innebär detta, att det mister den inkomst, som förutsatts skola giva den största behållningen, och får in allenast de inkomster, som, ehuru i sig själva välkomna bidrag till de fasta kostnaderna, dock icke förmå bära upp företaget i dess helhet.

Tillämpat på järnvägarnas förhållanden innebär det anförda i huvudsak, att från företagsekonomisk synpunkt de differentierade tarifferna synas vara bättre än något annat taxesystem ägnade att tillföra järnvägarna trafik och inkomster, men att möjligheten av att upprätthålla detta system är beroende av att järnvägarna antingen, såsom tidigare varit fallet, innehåva ett faktiskt monopol på de transporter, vilka anses böra i huvudsak ankomma på dem att ombesörja, eller, om konkurrens i allt fall inträtt, att densamma bedrives på ett sådant sätt, som icke omöjliggör tariffsystemets bestånd. Enklaster sker detta därigenom att även konkurrerande företag arbeta till differentierade tariffer. Nödvändigt är uppenbarligen icke för detta ändamål, att differentieringen är i detalj lika, utan allenast att en sådan grund för differentieringen väljes, att systemets bestånd vid järnvägarna icke äventyras. Tilläggas må allenast, att upprätthållandet av det nuvarande taxesystemet i detaljer icke ter sig ur nu förevarande synpunkt nödvändigt; den synpunkt, ur vilken frågan om systemets bestånd ovan diskuterats, är allenast den principiella.

Det differentierade taxesystemets betydelse ur samhällsekonomisk synpunkt. Även om, såsom vi ovan funnit, det differentierade taxesystemet ur företagsekonomisk synpunkt synes vara det för järnvägarna mest lämpliga, har dock införandet och bibehållandet av detta system städse i vida högre grad grundats på samhällsekonomiska än på företagsekonomiska hänsyn. Att till sitt rätta värde uppskatta systemets betydelse ur sistnämnda synpunkt synes knappast möjligt. Säkerligen har detsamma i

många fall utgjort en av de viktigaste förutsättningarna för uppkomsten och beståndet av stora delar av landets näringsliv, såsom torde framgå redan av dess förut anförda utvecklingshistoria, enligt vilken det utvecklats ur specialtaxor, som befunnits nödvändiga för gods, som icke kunnat transporteras till tidigare debiterade frakter. Den utan tidigare motsvarighet stående ökning av varuomsättningen, som inträtt med järnvägarnas tillkomst, torde till väsentlig del hava berott på denna metod för fördelning av transportkostnaderna. I vårt land, där såväl statens som enskilda järnvägar städse ålagts vittgående förpliktelser i samhällshushållningens intresse, har differentieringen särskilt ifråga om de lägsta tarifferna drivits längre än vad som uteslutande ur företagsekonomisk synpunkt skulle vara förmånligt; differentieringen har så till vida fått tjäna även sociala intressen. Upphävandet av detta system för att i stället basera taxorna på en kostnadsberäkning, som så vitt den enstaka transporten angår, är praktiskt taget omöjlig att verkställa, skulle därför också i många fall säkerligen leda till nedläggningar av produktionsföretag eller för varje fall tvinga dessa till en omläggning av driften. Kostnaderna och olägenheterna härav skulle för landet vara så mycket mera kännbara, som de icke allenast skulle vara onödiga, utan med all sannolikhet också, såsom förut framhållits, slutligen resultera i en fördyring av den samhälleliga trafikapparaten. Givet är emellertid, att en konkurrens, som inriktar sig på det högtarifferade godset, är i stånd att, så vitt detta ensamt angår, erbjuda lägre transportpriser än trafikmedel, som, i likhet med järnvägarna, delvis använda inkomsterna av transporter av detta gods för att utjämna kostnaden för transport av mindre värdefullt gods. Skulle en på så ojämna förutsättningar baserad konkurrens alltjämt fortgå, kan därför det differentierade taxesystemet åtminstone i sin nuvarande form icke längre bibehållas; det finge då — såframt icke det allmänna ville i skatteväg bära de för järnvägarna uppkommande förlusterna — ersättas antingen av en ny differentiering, där en större del av bördan för samtliga trafikknaster överflyttades på det lågvärdiga godset, eller av ett taxesystem, byggt uteslutande på hänsyn till möjligheten för järnvägarna att effektivt konkurrera.

Med bortfallandet av det nuvarande systemet skulle, må det slutligen anmärkas, icke allenast stora ekonomiska fördelar för järnvägarna och för näringslivet gå förlorade, utan därmed skulle även ur järnvägspolitiken försvinna ett drag av social rättvisa och billighet, varav järnvägarna mera än måhända någon annan på ekonomiska grunder driven verksamhet i samhället kännetecknats.

»Kan något system för fördelning av järnvägarnas utgifter», yttrar Acworth, »bättre motsvara billighetens krav än ett, genom vilket de rika — bättre ekonomiskt lottade passagerare, värdefulla varor, trafik med fördelen av belägenhet nära marknaden eller dylikt — bidraga av sitt över-

flöd, under det att de fattiga — tredjeklasspassagerare, skrymmande varor av ringa värde, varor som hava lång väg till marknaden o. s. v. — släppas lindrigt undan på grund av sin fattigdom? Översatt på järnvägsspråk betyder detta: Järnvägarnas inkomster bestå av frakter, som, när trafiken är ur stånd att bära högre frakt, äro så låga, att de knappast täcka mer än de föränderliga kostnaderna; som beträffande genomsnittlig trafik täcka både de föränderliga kostnaderna och vederbörlig andel av de fasta kostnaderna och som slutligen, så vitt den värdefulla trafiken angår, både täcka de föränderliga kostnaderna och lämna överskott, som kan användas såsom bidrag för de av den lågtarifierade trafiken icke täckta kostnader, som denna trafik i sig själv icke skulle vara i stånd att bära.» Detta är i huvuddrag principen för det differentierade taxesystemet och dessa de fördelar, vilkas bevarande synes vara en angelägen uppgift för samhället.

Trafikmonopol.

En ofta diskuterad möjlighet att på samhällsekonomisk grundval reglera konkurrensen mellan järnvägar och den yrkesmässiga automobiltrafiken är att inordna bägge trafikmedlen under ett gemensamt monopol, vars förvaltning merendels tänkes överlämnad åt representanter för järnvägarna. Till stöd för en sådan anordning kunna otvivelaktigt åberopas flera viktiga skäl. Det blivande monopolföretaget skulle vid val mellan olika transportmedel i sitt eget intresse komma att föredraga det, som för varje fall medförde den minsta föränderliga kostnaden; och monopolföretagets strävan den att härigenom tillgodose sina egna intressen skulle samtidigt medföra ett tillgodoseende även av samhällets ekonomiska intressen. Resultatet bleve ett förbilligande av den samhälleliga trafikapparaten, som i sista hand komme såväl trafikanterna som skattedragarna tillgodo. Ett trafikmonopol skulle tillika möjliggöra införande av differentierat tariffsystem även för transporter, utförda genom den yrkesmässiga automobiltrafiken. Härigenom bleve, även om differentieringen icke sammanfölle med den för järnvägstransporter gällande, det möjligt att tillgodose två ur samhällsekonomisk synpunkt viktiga intressen, nämligen

1) att det pris, som trafikanten i varje fall hade att erlægga för en utförd transport, komme att dels täcka de föränderliga kostnaderna för transportens utförande, dels ock därutöver, oavsett huruvida det ena eller det andra transportmedlet anlidades, lämna samma bidrag till de fasta kostnaderna för den under monopolet inordnade gemensamma trafikapparaten; samt

2) att, åtminstone i huvuddrag, bibehålla det differentierade taxesystemet vid järnvägarna.

Genom tillgodoseendet av det förstnämnda av ovan angivna ändamål skulle förhindras att trafikanterna, såsom hittills skett, i alltjämt ökad ut-

sträckning på grundval av transportpriset överflyttade kostnaderna för upprätthållande av det gemensamma trafiksystemet på skattebetalarna; genom tillgodoseende av det senare ändamålet skulle åter de viktiga fördelar, som upprätthållandet av principerna för järnvägarnas nuvarande taxesystem innebär för näringslivet, bevaras.

Genom ett trafikmonopol skulle ytterligare en allmän utjämning av trafikkostnaderna mellan trafiksvaga och trafikstarka trakter kunna ske på samma sätt som beträffande järnvägstrafiken varit fallet, och mindre gynnsamt lottade landsdelar kunna, åtminstone i viss utsträckning, tillgodoses genom överskott av trafiken från bättre gynnade.

Vägbyggen och vägarbeten över huvud taget skulle även under nu ifrågavarande förutsättning med all sannolikhet komma att mera grundas på ekonomiska principer än hittills, då ju nämligen monopolföretaget skulle hava att, åtminstone till den utsträckning, som det i vägbyggnader och vägarbeten nedlagda kapitalet finge anses hava förbrukats för dess räkning, förränta även sistnämnda kapital. Detta skulle leda till större försiktighet vid användningen av anslag för ifrågavarande ändamål och över huvud att frågan huruvida användningen av medel till vägbyggnader och vägarbeten vore ekonomiskt berättigad, komme att prövas vida noggrannare än hittills.

På i huvudsak ovan anförda grunder brukar därför möjligheten till ett monopol av förevarande slag rent teoretiskt icke avvisas i utredningar, som sysselsätta sig med nu ifrågavarande problem; och även i praktiken har, exempelvis i *Irland*, trafiksystemets ordnande på denna basis försökts.¹

Invändningar mot ett trafikmonopol. Icke desto mindre kunna emellertid ur praktisk synpunkt mot ett dylikt monopol betydelsefulla invändningar anföras.

Till en början kan ifrågasättas, huruvida ett dylikt monopol behöver omfatta alla slag av yrkesmässig automobiltrafik för att man skall ernå en sådan trafikfördelning, som är ur samhällsekonomisk synpunkt önskvärd. Utanför järnvägarnas trafikområden behövas ju icke några samhälleliga åtgärder för att åstadkomma en riktig trafikfördelning mellan järnvägar och bilar; automobiltrafiken är härvid allenarådande, såframt icke även sjöfartsförbindelser finnas. Vidare gäller beträffande trafik på korta distanser, att redan transportprisen äro ett tillräckligt medel för att åstadkomma en från samhällsekonomisk synpunkt riktig trafikfördelning mellan de båda trafikmedlen; automobiltrafiken, som härvid kan erbjuda det lägsta transportpriset, kommer, eftersom kundernas val av trafikmedel bestämmes av vad som ur privatekonomisk synpunkt ter sig såsom fördelaktigt för dem, att övertaga flertalet transporter. Mot denna trafikfördelning är ur samhällsekonomisk synpunkt intet att erinra, eftersom biltrafiken på dylika distanser i regel arbetar med mindre föränderliga kostnader och därför även

¹ En artikel i *Modern Transport* (12 januari 1935) betecknar erfarenheterna därav såsom gynnsamma.

med större samhällsekonomisk fördel än järnvägarna. Då ett trafikmonopol icke är något självändamål utan kan anses berättigat allenast därest och i den mån det är ett nödvändigt medel för en större uppgift, synas sådana av den yrkesmässiga automobiltrafiken utförda transporter, som antingen över huvud icke innebära konkurrens med järnväg eller eljest innebära sådan konkurrens endast på kortare sträckor, icke böra inbegripas under ett monopol. Vad särskilt angår transporter på korta sträckor måste det även befaras, att monopolorganisationen skulle bli alltför tungrodd och dyrbar och därigenom försvåra utvecklingen särskilt av denna del av automobiltrafiken, där det ligger i samhällets intresse att söka främst utveckla densamma.

Vidare är tydligt, att även ur andra synpunkter en monopolorganisation är ett större våld än nöden kräver. Samma fördelar som äro avsedda att ernås genom ett monopol kunna nämligen åtminstone till väsentlig del erhållas genom ett på frivillighetens grund ordnat samarbete mellan de båda trafikmedlen. Ju mera omfattande och intimt ett dylikt samarbete blir, desto mera måste utövare av dessa trafikmedel var för sig finna det med egen fördel förenligt att till det andra överlåta verkställandet av sådana transporter, som detta är i stånd att ombesörja med lägre föränderlig kostnad, och i ju större omfattning en på grundval härav verkställd transportfördelning kommer till stånd, desto mera tillgodoses även det ändamål som monopolorganisationen skulle i denna del vara avsedd att tjäna. Därtill komma nu ytterligare alla de betänkligheter, som, oavsett monopolets karaktär, kunna anföras mot monopoltanken över huvud taget, nämligen faran för en alltför invecklad och dyrbar organisation och för att utvecklingen skall hindras eller försvåras, sedan den sporre till ständigt ökad effektivitet, som tävlan med andra företag utgör, bortfallit.

Licenser för enskilda utövare av yrkesmässig automobiltrafik och därmed förbundna åtgärder.

I praktiskt taget alla länder användes numera licenssystemet som ett medel för att bringa den yrkesmässiga automobiltrafiken under statens kontroll och för att samtidigt söka åt densamma giva en lämplig omfattning och ett lämpligt verksamhetsfält. I vårt land har, såsom tidigare anmärkts, detta förfarande använts ända sedan ingången av år 1907, då 1906 års automobilförordning trädde i kraft.

Licenssystemet är uppenbarligen, i vilket system den yrkesmässiga automobiltrafiken än inordnas, en oundgänglig del av en reglering för nu ifrågasatt ändamål; och tydligen kan det numera icke ifrågasättas att överlämna utövandet av rätten till yrkesmässig automobiltrafik till fri yrkesutövning. Likväl utgör ett dylikt licenssystem mera förutsättningen för en lösning än denna lösning själv. Det är en mellanform mellan den fria kon-

kurrensen och monopolet. Från lagstiftarens synpunkt sett har det tydligen ansetts ligga närmare den senare formen än den förra. Härpå tyda åtskilliga bestämmelser såsom t. ex. om maximitaxor, transportskyldighet o. d., som i själva verket utgå från att ett visst monopol för den licensberättigade trafikutövaren föreligger och att det för att skydda den trafikerande allmänheten från missbruk av denna rätt är nödvändigt att ikläda trafikutövaren vissa häremot svarande förpliktelser. Såsom väl är känt, föreligger denna förutsättning knappast någonstades i praktiken; och på grund härav hava också bestämmelserna ifråga kommit att så gott som fullständigt sakna praktisk betydelse. I själva verket har licenssystemet i sin hittillsvarande gestaltning icke kunnat hindra, att i princip samma svårigheter, som en fri konkurrens skulle innebära för möjligheten att upprätthålla ett ordnat kommunikationsväsende, även under tillämpningen av licenssystemet göra sig gällande, låt vara i något begränsad omfattning. I och för sig är systemet i sin nuvarande utformning icke mäktigt att hejda den tendens till en ständig prisförskjutning nedåt, som gör sig gällande såväl mellan järnvägarna, å ena, och biltrafikutövarna, å andra sidan, som mellan de sistnämnda inbördes, och därmed äventyras alltjämt förutsättningarna för järnvägarnas tariffpolitik och de viktiga fördelar, som densamma inneburit för näringslivet. Den möjlighet, som inom det nuvarande systemets ram närmast kunde övervägas till förebyggande av dessa olägenheter, vore en överenskommelse om fast prisbildning mellan järnvägarna, å ena, och organisationer för biltrafiken, å andra sidan, men en sådan överenskommelse synes icke vara möjlig att uppnå i avsaknad av fasta organisationer för biltrafiken och ej heller att upprätthålla, så länge alltjämt nya yrkesutövare, som äro obundna av tidigare slutna avtal, kunna tillkomma.

I den mån man utgått från ett system med licenser åt enskilda trafikutövare såsom huvudsaklig grund för reglering av konkurrensspörsmålet, har man ofta nog till detsamma anknutit särskilda bestämmelser, avsedda att bereda ökad verkan åt den begränsning i rättigheternas antal och omfattning, som licensgivningen är avsedd att åstadkomma. I första hand har man genom särskilda bestämmelser sökt förebygga, att licenser skulle medgivas till större antal än vad som med hänsyn till det samhälleliga behovet kan anses erforderligt. Dylika bestämmelser äro givetvis i och för sig nödvändiga, men värdet av desamma är starkt begränsat, så länge de ej förbindas med föreskrifter, som medföra, att den licenserade trafiken inriktas på de uppgifter, som den ur samhällelig behovssynpunkt bör fylla, och som tillika innebära garanti för att ett ordnat taxeväsen kan vid samtliga kommunikationsföretag upprätthållas. Så länge över huvud en dylik planmässig inriktning av automobiltrafiken på bestämda trafikuppgifter icke föreligger, kommer denna trafik alltjämt, följande det minsta motståndets lag, att inrikta sig på de trafikuppgifter, som ur trafikutövarens egen synpunkt äro för honom lämpligast. Dessa föreligga merendels i sådana transportförbin-

delser, varest, tack vare den av järnvägar eller sjöfart upparbetade trafiken, stor tillgång på transporter föreligger och varest den nytillkomna automobiltrafiken på grund av järnvägarnas och, i viss mån, även sjöfartens taxesystem alltid kan med lätthet tillvälla sig de mest lönande transporterna, under det att övriga transportuppgifter i samma trafikförbindelser lämnas åsido. Så länge denna möjlighet alltjämt står den enskilde utövarn av yrkesmässig automobiltrafik öppen, talar all sannolikhet för, att en inskränkning i licensernas antal i själva verket kommer att gå ut över möjligheten att tillgodose trafikbehovet i sådana trakter, där automobilen, såsom komplement till järnvägarna eller helt ersättande dessa, har en verklig samhällsekonomisk uppgift att fylla, under det att däremot de nuvarande olägenheterna för järnvägarna komma att i huvudsak kvarstå oförändrade. I och för sig är därför enligt vår mening något bestående resultat från samhällsekonomisk synpunkt sett icke att vänta enbart av bestämmelser, som innebära inskränkningar i trafikrättigheternas antal, utan det måste tvärtom befaras, att tillämpningen av dylika bestämmelser skulle komma att medföra samhällsekonomiska olägenheter av ovan antydd art.

Ett annat med licenssystemet förbundet slag av bestämmelser, som under senare år tillämpats i vårt land, är att för trafikutövarna föreskriva vissa inskränkningar i rätten att verkställa returkörningar eller att utom trafikområdet avhämta gods. Emellertid äro dylika inskränkningar enligt vår uppfattning ur samhällsekonomisk synpunkt icke att förorda. De innebära hinder för yrkesutövarna att genom lämplig kombination såväl av utgående körningar som returkörningar utföra transporter så ekonomiskt som möjligt. De tvinga härigenom yrkesutövarna till att i flera omgångar och med onödigt tidspillan och ökade kostnader utföra ett transportarbete, som eljest hade kunnat utföras på en gång. Den förtänksamme, driftige och beräknande yrkesmannen hindras på grund härav att göra sig gällande framför mindre dugliga arbetskamrater; hans arbete försvåras på ett sätt som, från hans synpunkt sett, måste te sig orättvist. Förtjänstmöjligheter, som eljest kunde hava tillvaratagits, måste gå honom förbi, och kostnaderna liksom tiden för arbetets utförande ökas. Dessa olägenheter drabba givetvis i sista hand även den trafikerande allmänheten, som därigenom får sina transporter onödigt försenade och fördyrade. Samhällsekonomiskt sett innebär på grund härav detta system, att den samhällsekonomiska kostnaden för trafikarbetets utförande ökas och detta även i sådana fall då härigenom icke ens för andra trafikmedel någon fördel härav uppkommer. Ytterst leder på grund härav detta system till motsatsen av vad som bör vara ändamålet med alla åtgärder på detta område, nämligen att söka så mycket som möjligt förbilliga den samhälleliga trafikapparaten genom att förhindra, att tid, arbete, material och kostnader onödigtvis förbrukas i densamma.

Utredningens förslag.

De i det föregående anförda allmänna synpunkterna och kritiken av de åtgärder, som för konkurrensens reglering tidigare försökts eller ifrågasatts, hava samtidigt antytt den huvudlinje, på vilken enligt utredningens uppfattning ett försök till frågans lösning bör göras.

Det förnämsta medlet för åstadkommande av förbättrade praktiska och ekonomiska förhållanden på transportväsendets område är enligt vår mening en ändamålsenlig *trafikfördelning*. En sådan fördelning bör i första hand åsyfta att, så vitt möjligt, låta varje trafikmedel ombesörja de transporter, som det ur samhällsekonomisk synpunkt är bättre än andra trafikmedel ägnat att utföra, samt bör vidare innebära garantier för att transporterna ske till sådana priser och under sådana förhållanden i övrigt, att möjligheten att upprätthålla ett ordnat kommunikationsväsende i samhället icke äventyras.

Det är nödvändigt att understryka, att en sådan trafikfördelning icke får betraktas såsom företagen i något särskilt trafikmedels intresse eller såsom riktad mot något annat trafikmedel. Ändamålet med densamma är alltså icke att skydda enbart järnvägarna utan att skydda varje särskilt trafikmedel i dess behöriga utövning. Varje sådant trafikmedel har sin särskilda uppgift att fylla, men det gäller att inrikta detsamma på just den uppgift, för vilken det i samhällshushållningens gemensamma intresse är bäst anpassat.

För åstadkommande av en sådan trafikfördelning, som på en gång bereder plats åt den yrkesmässiga automobiltrafiken för de arbetsuppgifter, som böra tillkomma densamma, och åt järnvägarna bevarar de arbetsuppgifter, för vilka dessa bäst ägna sig, synas såväl legislativa som administrativa åtgärder bliva nödvändiga. I huvuddrag skola de åtgärder, som för detta ändamål synas böra komma under överbärande, nu angivas.

I. Legislativa åtgärder.

FEMTE KAPITLET

Trafikfördelning.

I vad mån möjliggöra nu gällande bestämmelser angående yrkesmässig automobiltrafik en ändamålsenlig trafikfördelning?

För åstadkommande av en trafikfördelning av ovan angiven beskaffenhet äro enligt vår uppfattning de bestämmelser, som för närvarande reglera den yrkesmässiga automobiltrafiken, icke tillfyllest. Redan organisationen av

tillståndsgivningen, som är fördelad icke allenast på de 24 länsstyrelserna jämte överståthållarämbetet, utan även på polismyndigheterna i samtliga städer i riket, gör, att varje försök till en verklig reglering av tillgängliga trafikmedel efter det samhälleliga trafikbehovet är dömt att stranda, eftersom någon enhetlig vilja och någon enhetlig plan för trafikens ordnande ingenstädes kan åstadkommas. Huru välgrundad den plan än må vara, som envar av dessa myndigheter må uppgöra för nu ifrågavarande syfte, kan verkan av densamma omintetgöras av åtgärder av övriga myndigheter, på vilka beviljandet av trafikrättigheter ankommer. Även om emellertid det vore möjligt att exempelvis genom en samverkan mellan samtliga inom ett län befintliga myndigheter åstadkomma en mot länets verkliga behov svarande begränsning av antalet trafiktillstånd, är dock verkan av hämtnings- eller returtrafiken från en i andra län hemmahörande automobiltrafik fullkomligt oberäknelig och detta så mycket mer, som fråga icke är allenast om dylik trafik med utgångsort i de angränsande länen utan om trafiken från vilken ort som helst inom riket, från vilken trafiken utsträckts till det ifrågavarande länet.

Sistnämnda förhållande beror därpå, att de olika trafikrättigheterna i beställningstrafik, nämligen stadstrafik och länstrafik, ingalunda till sitt reella innehåll motsvara vad de enligt sin beteckning äro avsedda att vara, nämligen en rätt till bedrivande av trafik för tillgodoseende av en viss stads, resp. ett visst läns landsbygds eller del därav trafikbehov. Tvärtom är innehavaren av en dylik rättighet oförhindrad att »från ort inom trafikområdet befordra gods till vilken ort som helst ävensom från ort utom trafikområdet avhämta gods för befordran till ort inom detsamma» (prop. 193/33 sid. 39). Trafikrättigheten innebär med andra ord praktiskt taget ingen begränsning med hänsyn till distans, däremot, för vissa fall, en begränsning med hänsyn till vissa slag av beställningar. Med andra ord innebär detta, i princip, att varje rätt till läns- eller stadstrafik i realiteten är en rätt till rikstrafik, låt vara att den för sin utövning förutsätter en erhållen beställning, vars befintlighet eller mottagningsort emellertid är så gott som omöjligt att effektivt kontrollera.

Vilka svårigheter detta medför för den behovsprövning, som skall ligga till grund för tillståndsgivningen, framgår måhända enklast av ett exempel. En lastbilsinnehavare i Göteborg söker hos poliskammaren därstädes tillstånd att med bilen bedriva körslor inom staden. Sedan det konstaterats, att behov av ytterligare trafikrättigheter för detta ändamål föreligger, erhåller han rätt till stadstrafik. Intet hindrar honom emellertid att utsträcka trafiken till och från orter inom länet liksom ej heller att, med övergivande av dylik trafik, i stället börja använda bilen för transporter från Göteborg exempelvis till Malmö eller till orter, belägna på vägen dit, ävensom, under iakttagande av i ämnet gällande bestämmelser, för returtransporter. Finner han åter transporter i denna riktning mindre lönande, kan han börja ombesörja transporter upp till exempelvis orter i Älvsborgs eller Skaraborgs län för att i sinom tid, när han tröttnat även

därpå, övergå till transporter på Stockholm eller återgå till ren stadstrafik inom Göteborg. För den tillståndsgivande myndigheten, i detta fall poliskammaren i Göteborg, är det omöjligt att vid tillståndsgivningen bedöma inom vilket område automobilen kommer att huvudsakligen användas, och myndigheterna i de län, till vilka trafiken kan komma att utsträckas, äro likaledes avskurna från möjligheten att påverka frågan, huruvida det sökta trafikstillståndet bör beviljas, och detta ehuru detsamma givetvis kan påverka behovet av trafikrättigheter även inom sistnämnda län.

Trafikområdets betydelse i utländsk lagstiftning.

Den frihet, som sålunda i den svenska lagstiftningen medgivits den yrkesmässiga automobiltrafiken, och som särskilt ifråga om lastbilstrafiken visat sig ödesdiger för järnvägarna, har inom Europa, i den mån lagstiftningen över huvud upptagit denna fråga till behandling, få motsvarigheter.

I *Tyskland* är det avstånd, inom vilket en transport med lastbil i yrkesmässig trafik äger rum, avgörande för frågan, huruvida särskilt tillstånd för ändamålet erfordras eller icke. Om nämligen dylik trafik är avsedd att bedrivas på avstånd över 50 km, måste tillstånd därtill sökas, och rörelsen kommer i sådant fall att underkastas mycket detaljerade föreskrifter.

I *Finland* finnes icke någon motsvarighet till de vidsträckta trafikrättigheter, som rätt till stads- eller länstrafik enligt svensk rätt medföra. Yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linjetrafik, benämnes lokaltrafik och får, såsom namnet antyder, utövas endast å viss ort och efter tillstånd av landshövding eller, i stad eller köping, som utgör egen kommun, av polismyndighet. Trafikutövaren är likväl berättigad att tillfälligt befordra gods till annan ort och tillbaka, dock utan rätt för honom att å sagda ort bedriva lokaltrafik, med mindre vederbörligt tillstånd därtill utverkats.

Även *Schweiz*, *England*, *Irland*, *Tjeckoslovakiet*, *Österrike* och *Ungern* äro att nämna såsom exempel på länder, i vilka den yrkesmässiga automobiltrafiken är underkastad inskränkningar ifråga om den distans, på vilken sådan trafik eller vissa delar därav får utsträckas.

Regleringsproblemets olika sidor; person- och godstrafik.

För bemästrande av det problem, som det nuvarande tillståndet inom den yrkesmässiga automobiltrafiken utgör, torde det till en början vara lämpligt att fränsöndra de delar av densamma, som, även om reformer i vissa delar äro önskvärda, dock icke redan med hänsyn till principerna i den därför gällande lagstiftningen giva anledning till anmärkning. I stort sett torde detta kunna sägas gälla beträffande *persontrafiken*, såväl linjetrafiken som beställningstrafiken. Annorlunda ställer sig däremot förhållandet beträffande *godstrafiken*, i första hand beställningstrafiken men i viss mån även linjetrafiken.

Uppdelning av godstrafiken i när- och fjärrtrafik.

Om persontrafiken med bilar aldrig ur konkurrenssynpunkt blivit av samma betydelse för järnvägarna som godstrafiken, så beror detta därpå att denna trafik av sig själv tenderar mot korta avstånd. Så snart fråga är om resor på längre distans, kommer järnvägens större snabbhet, prisbillighet och bekvämlighet att bestämma valet mellan de båda trafikmedlen till fördel för järnvägen, där icke speciella förhållanden annat föranleda.

Annorlunda är i detta avseende förhållandet med godstransporter. Det finnes för närvarande icke någon distans, som kan sägas vara för samtliga automobiler i yrkesmässig godstrafik mera lämpad än andra; tvärtom variera förhållandena i detta avseende betydligt för bilar av olika storlek. Även om för flertalet av de lastbilar, som användas i yrkesmässig trafik i vårt land, nämligen de lätta och medelstora lastautomobilerna, det område, inom vilket de med ekonomisk fördel kunna användas, är ganska begränsat, så växer storleken av detta område i stort sett med ökningen av bilens egen storlek och lastförmåga, och beträffande de största fordonstyperna gäller, att de med ekonomisk fördel kunna komma till användning huvudsakligen endast på de längsta distanserna, i egentlig fjärrtrafik.

Om på grund härav redan i lastbilmaterialets skiftande beskaffenhet ligger en anledning att skilja mellan bilar, avsedda eller lämpade för fjärrtrafik, å ena, och för närtrafik, å andra sidan, så motsvaras detta av ett liknande behov vid bedömande av de olika lastbilstypernas betydelse ur konkurrenssynpunkt och därmed även med hänsyn till de bestämmelser de böra underkastas i en lagstiftning, vilken har till syfte att, så vitt det på lagstiftningens väg låter sig göra, söka lägga konkurrensen mellan de båda nu ifrågakvarande trafikmedlen tillrätta. Det är givet, att ett transportsystem av lastbilar, som i stort sett utgör en värdefull komplettering av järnvägarnas transportsystem genom att inrikta sig på den närtrafik eller de distributionsuppgifter, som det i stort sett kan fylla med större effektivitet än järnvägarna eller på tillgodoseende av kommunikationsbehovet i med järnvägsförbindelser dåligt utrustade trakter, bör ur lagstiftningssynpunkt underkastas helt andra regler än en trafik, som är i stort sett inriktad på konkurrens med järnvägarna om transportuppgifter, som dessa senare kunna bättre och med större samhällsekonomisk fördel tillgodose.

Med en huvudsakligen på dessa grunder genomförd skillnad mellan olika slag av yrkesmässig trafik med lastautomobiler öppnas möjligheten till modifikationer i den nu för lastbilstrafiken gällande lagstiftningen i två betydelsefulla avseenden. Å ena sidan synes för den trafik, som på nyss angivet sätt kompletterar järnvägarnas och som för korthetens skull nedan benämnas *närtrafik*, lättnad böra ske i bestämmelser, som tillkommit huvudsakligen med tanke på den med järnvägarna direkt konkurrerande trafiken,

nedan benämnd *fjärrtrafik*. Det synes nämligen riktigt och rimligt, att närtrafiken, som ju också omfattar det ojämförligt största antalet trafikutövare i den yrkesmässiga lastbilstrafiken, beredes tillfälle till en yrkesutövning, som så länge den icke överskrider gränserna för den konkurrens, som, enligt vad nyss anförts, järnvägarna under alla förhållanden måste vara beredda att tåla, ger åt yrkesutövarna tillfälle att så ändamålsenligt som möjligt bedriva sin näring; och de inskränkningar, som i detta avseende i allt fall synas nödvändiga, torde huvudsakligen betingas av nödvändigheten att i trafikanternas intresse åstadkomma erforderlig ordning och stadga i denna trafik samt att även yrkesutövarna emellan bereda skydd mot en ohejdad konkurrens.

Vad åter trafiken med lastbilar i *fjärrtrafik* angår, synes densamma utan hinder av tidigare bestämmelser, som nödvändiggjorts av hänsyn till närtrafiken, böra inordnas under bestämmelser, avfattade med hänsyn till att på detta område söka åstadkomma en verklig reglering av förhållandet mellan nämnda trafik och järnvägstrafiken.

Ehuru, med hänsyn till vad nyss anförts, regleringen av fjärrtrafiken mest torde böra avvika från vad som för närvarande gäller beträffande rätten till sådan trafiks bedrivande, torde likväl, såsom bakgrund till och förutsättning för den ordning, som beträffande fjärrtrafiken nedan ifrågasättes, spørgsmålet om närtrafikens organisation och befogenhet böra i huvuddrag först upptagas till behandling.

SJÄTTE KAPITLET

Närtrafiken med lastbilar.

Metod för begränsning av närtrafiken.

Begränsningen av närtrafiken bör avse att inrikta densamma på ett visst område, nedan benämnt trafikområde, vars trafikbehov närtrafikutövaren har att i främsta rummet tillgodose. Detta kan ske antingen *positivt* genom anvisande av det för närtrafiken tillåtna området, eller *negativt* genom fastställande av vissa vägar eller vägsträckor, till vilka närtrafiken icke må utsträckas, eller genom en kombination av båda dessa metoder. Härvid är tydligt, att ju mindre närtrafikområdet är, desto mindre gör sig behovet av bestämmelser innebärande inskränkning i rätten att befara vissa vägar gällande, och omvänt.

Så skiftande som förhållandena i olika delar av vårt vidsträckta land äro ifråga om tillgången på järnvägs- eller sjöfartskommunikationer, vägnätets utsträckning, befolkningstäthet, industriell utveckling och ett flertal andra på kommunikationsbehovet inverkan faktorer, kan det icke tagas för

givet, att en enhetlig metod och än mindre ett enhetligt största transport-avstånd är att föredraga framför ett system, som avser att möjliggöra anpassning av såväl begränsningens metod som dess omfattning efter olika förhållanden i skilda landsdelar. Tvärtom synes en undantagslös tillämpning av ett och samma system leda till alltför stor stelhet. Vid bedömande av frågan om vilket system som i förevarande avseende är lämpligast, måste städse fasthållas, att den ifrågasatta begränsningen icke är något självändamål utan ett medel i samhällshushållningens tjänst i syfte att, därest och i den mån den yrkesmässiga automobiltrafiken innebär konkurrens med övriga trafikmedel, hänvisa densamma till den uppgift, som den ur samhällshushållningens synpunkt synes bäst ägnad att fylla.

Ur denna synpunkt synes en bestämd skillnad böra göras mellan, å ena sidan, de delar av landet, som kännetecknas av en tätare och i stort sett likformig befolkningsfördelning och god tillgång på järnvägs- eller sjöfartskommunikationer, och, å andra sidan, det övriga Sverige. Inom sistnämnda delar av landet, som i huvudsak omfatta de glest bebyggda och med kommunikationer dåligt försedda inre delarna av Norrland eller i stort sett området väster eller norr om norra stambanan, har tydligen lastbilstrafiken en betydelsefull uppgift, som kan fyllas utan att, annat än undantagsvis, inkräktande sker på andra trafikföretags ekonomiska förutsättningar. I regel kan det huvudsakliga intresset för en lastbilstrafik, som bedrivs inom dylika delar av landet, anses vara att sätta en viss bygd i förbindelse med närmaste järnvägsstation, stad eller annan centralpunkt; och intet samhällsekoniskt intresse påkallar härvid någon begränsning av dess rörelsefrihet annat än så till vida, att trafiken icke bör få utsträckas till att på någon mera avsevärd sträcka framgå utefter sådana vägar, som kunna anses falla inom trafikområdet för de fåtaliga järnvägarna. I enlighet härmed synas närtrafiksområdena inom sådana delar av Norrland, varom nu är fråga, böra givas en betydande storlek, och den begränsning i närtrafiken, som ur samhällsekonisk synpunkt kan te sig nödvändig, synes därstädes huvudsakligen böra ske enligt den negativa metoden. Denna begränsning bör komma till stånd på det sätt, att tillståndsbeviljande myndighet i samband med fastställande av stationsort för lastautomobiler i närtrafik eller eljest, när anledning därtill uppkommer, tar under omprövning frågan, huruvida och i vad mån trafik från stationsorten kan anordnas på sådant sätt, att skadlig konkurrens med järnvägstrafiken kan uppkomma därigenom att närgodstrafiken skulle kunna bedrivas å parallellt med järnväg gående landsväg på sådana avstånd, å vilka trafik med större fördel utföres av järnvägen, och, därest detta befinnes vara fallet, förbjuder transporter, som skulle innebära dylik konkurrens. Inom övriga delar av Sverige torde däremot, med hänsyn till det rikt utvecklade landsvägs- och järnvägsnätet, den negativa metoden endast undantagsvis böra komma till användning; inom dessa delar bör erforderlig begränsning av närtrafiken

kunna åstadkommas enbart genom användning av den positiva metoden d. v. s. genom uppdragande av bestämda gränser för närtrafikområdet. Med avseende å begränsningens storlek synes likväl även här skillnad böra göras mellan olika delar av landet under hänsyn till de ovan angivna faktorer, som härvid böra vara bestämmande.

Storleken av för närtrafiken anvisade trafikområden.

Frågan om det avstånd, inom vilket det bör vara tillåtet att utföra transporter i närtrafik, har överallt, där frågan om en begränsning av den yrkesmässiga trafiken uppkommit, blivit föremål för mycket olika meningar. I princip bör en dylik gräns bestämmas så, att det område, som upplåtes åt närtrafiken, motsvarar den distans, inom vilken de bilar, som i densamma komma till användning, kunna ur teknisk-ekonomisk synpunkt användas med större fördel än övriga trafikmedel; men då någon fast gräns i detta avseende icke kan angivas på grund av de från fall till fall olika ekonomiska förutsättningarna för beräkning av transportkostnaderna, måste gränsen väljas huvudsakligen ur lämplighetssynpunkt.

Det avstånd, inom vilket lastbilstrafiken i närtrafik bör få utsträckas, synes inom södra och mellersta Sverige böra efter omständigheterna variera mellan 30 och 50 km eller i undantagsfall upp till 60 km fågelvägen från automobilens stationsort räknat, vilket medger en största trafiklängd av resp. 60, 100 eller 120 km, räknat från trafikområdets ena gräns till den andra.

Inom övriga delar av landet bör med hänsyn till de större avstånd, som här förekomma, och en i stort sett något glesare befolkningsfördelning närtrafiken beredas ett något större normalt trafikområde än inom södra och mellersta Sverige, och vad särskilt det inre Norrland angår bör storleken av närtrafikområdena kunna avsevärt utsträckas och järnvägarna beredas erforderligt skydd mot osund konkurrens genom användande av den negativa metoden. Med hänsyn till de starkt varierande förhållandena i olika delar av landet och behovet av att lämna utrymme för möjligheten att efter vunnen erfarenhet kunna korrigera de prövade närtrafikområdenas storlek hava vi icke ansett de av oss ovan nämnda avstånden böra intagas i huvudförfattningen i annan mån, än att minimigränsen 30 km däri angives. Åt Kungl. Maj:t bör enligt vår mening överlåtas att bestämma de grunder, efter vilka det sedan tillkommer länsstyrelserna att i de enskilda fallen fastställa närtrafikområdena.

Kontroll över respekterandet av närtrafikområden.

Huruvida en i yrkesmässig trafik insatt automobil överskrider gränserna för det område, inom vilket den enligt trafikeringsbestämmelserna må röra sig, kan enligt hittills gällande bestämmelser icke omedelbart kontrolleras

utan endast genom en särskild undersökning, för vilken erfordras införskaffande av bland annat vederbörande yrkesutövers trafikstillstånd. Följden härav torde också vara, att trafikeringsrätten ofta nog överskrides, utan att det kan kontrolleras. Till avhjälpande av detta synes böra införas en sådan beteckning å lastbilar eller släpvnar i allmän trafik, att en kontrollerande myndighet omedelbart kan avgöra, huruvida en i närtrafik använd automobil eller släpvn överskridit gränserna för det för densamma bestämda trafikområdet liksom också huruvida en för fjärrtrafik använd automobil eller släpvn rätteligen användes därför eller icke.

För detta ändamål kan man tänka sig den anordning, att å varje för godsbefordran i beställningstrafik använd automobil eller släpvn skall bredvid igenkänningsmärket anbringas stationsortens namn eller av tillståndsgivande myndighet fastställd förkortning därav. Igenkänningsmärkets bottenfärg skall tillika ifråga om dylika bilar möjliggöra såväl konstaterande av att bilen må användas i dylik trafik som huruvida den därvid må tagas i anspråk för närtrafik eller fjärrtrafik. Om för sådant ändamål exempelvis igenkänningsmärkets bottenfärg är för automobiler eller släpvnar, som må användas i närtrafik, gul, samt, i fjärrtrafik, ljusblå, behöver polisman eller annan, som har att övervaka trafiken, för att kontrollera huruvida vederbörande närtrafikutövare överskrida sitt trafikområde, endast lära sig namnen på de stationsorter, som äro belägna på det avstånd från vederbörandes tjänstgöringsort, från vilket närtrafik till sistnämnda ort högst må utsträckas. Om sålunda t. ex. vederbörande kontrollant är stationerad i Norrköping och den medgivna gränsen för närtrafikens utsträckning i Östergötlands och Södermanlands län är 50 km från stationsorten, behöver han lära sig allenast namnen på de stationsorter, som ligga på ett avstånd av högst 50 km från Norrköping. Antag, att dessa stationsorter för närtrafik äro benämnda X—Ö. Varje lastbil med gul skylt, som verkställer transport till eller från Norrköping, kan på grund härav konstateras hava överskridit gränsen för sitt trafikområde, såframt den bredvid igenkänningsmärket bär namnet på någon annan stationsort än orterna X—Ö. En ännu mera verksam kontroll kommer emellertid, därest ifrågasvarande system kommer att praktiskt användas, den uppsikt att bliva, som de olika trafikutövarna komma att utöva över varandra. Den omständigheten att en viss stationsort anvisats för en eller flera trafikutövare betyder för dessa en förmån så till vida, att inga närtrafiktransporter från stationsorter, belägna utom omkretsen för det största medgivna trafikringsavståndet, kunna utsträckas till förenämnda stationsort och att det jämväl i övrigt är möjligt för trafikutövarna att beträffande varje plats inom sitt trafikområde beräkna, vilka de stationsorter äro, från vilka närtrafik kan utsträckas till platsen ifråga. Varje trafikutövare i närtrafik får sålunda ett direkt intresse av att övervaka, att trafik med lastbilar, statio-

nerade å andra stationsorter än hans egen, icke obehörigen inkräktar på den rätt, som tillkommer honom, och man kan därför med all säkerhet räkna på att trafikutövarnas eget intresse kommer att medverka till systemets upprätthållande och detta med större effekt än vad offentlig övervakning medför.

Tillståndsgivningen beträffande närtrafiken.

Den brist på planmässighet, som kännetecknar den nuvarande tillståndsgivningen beträffande beställningstrafiken i allmänhet och däribland således även närtrafiken med lastbilar, är, såsom redan förut framhållits, till huvudsaklig del föranledd av att meddelandet av trafikstillstånd ankommer på flera av varandra oberoende myndigheter, nämligen såväl på länsstyrelserna som på polismyndigheterna i städerna. En verklig förbättring i detta avseende torde icke kunna vinnas utan att denna splittring i tillståndsgivningen undanröjes. För detta ändamål föreslå vi, att beviljandet av tillstånd till närtrafik skall med nedan angivna undantag för varje län tillkomma allenast en myndighet, nämligen länsstyrelserna, vilka samtidigt böra åläggas att var för sitt län vaka över att den allmänna automobiltrafiken ändamålsenligt ordnas och handhaves. En sådan överflyttning till länsstyrelserna av den befogenhet att meddela trafikstillstånd, som för närvarande tillkommer städernas polismyndigheter, bör emellertid icke medföra någon inskränkning i den rätt, som enligt ordningsstadgan för rikets städer tillkommer dessa att upprätta reglementen eller taxor för åkare, hyrkuskar eller omnibussinnehavare i städerna.

Så vitt våra största städer angår, hava vi emellertid ansett den nuvarande ordningen för tillståndsgivningen böra i huvudsak bibehållas, särskilt med hänsyn till att det måste befaras, att det skulle komma att innebära en alltför stor arbetsbörda för länsstyrelserna att övertaga tillståndsgivningen för närtrafik med stationsort i dylika städer. De städer, i vilka i enlighet med vad nu anförts tillståndsgivningen beträffande närtrafiken bör alltjämt ankomma på polismyndigheten i staden, hava vi ansett böra vara sådana, vilkas invånarantal uppgår till minst 50 000, en gräns som enligt landstingslagen kommit till användning jämväl för bestämmandet av stads rätt att bilda eget landstingsområde.

SJUNDE KAPITLET

Fjärrtrafiken med lastbilar.

Principer för fjärrtrafikens reglering.

Sättet för och omfattningen av en reglering av den yrkesmässiga fjärrtrafiken med lastbilar bör givetvis i första hand bestämmas med hänsyn till de ändamål, vilka en dylik reglering är avsedd att tjäna. I anslutning

till vad i det föregående anförts kan detta huvudsakligen sägas vara att åstadkomma en sådan fördelning av trafikarbetet mellan de olika transportmedlen, som leder till den lägsta samhällsekonomiska kostnaden. Detta sker åter genom att befrämja användningen av det transportmedel, som på de avstånd, varom i detta sammanhang är fråga, kan utföra transportarbetet med lägsta föränderliga kostnad. Vid val mellan järnvägar och lastbilar är detta, såsom redan i det föregående anförts, för flertalet transporter järnvägarna. Härav följer, att organisationen av fjärrtrafiken bör äsyfta att i regel, där ej särskilda omständigheter annat föranleda, befrämja användningen av järnvägar framför lastbilar för nu ifrågavarande ändamål. Härvid bör dock samtidigt beaktas, att ett avsevärt antal fall finnas, där användningen av sistnämnda trafikmedel även på nu ifrågavarande avstånd är ur samhällsekonomisk synpunkt motiverad. Så är fallet exempelvis ifråga om särskilt brådskande transporter eller ifråga om transporter av gods, som vid användning av järnväg skulle kräva särskilt dyrbart emballage, vilket vid transport med automobil kan inbesparas, eller om annat gods, för vars transporterande automobilen eljest innebär påtagliga ekonomiska fördelar. I dessa och jämförliga fall bör organisationen av fjärrtrafiken vara anpassad att så ändamålsenligt som möjligt tillgodose behovet av dylika transporter, dock under iakttagande att den på dylika transportuppgifter inriktade fjärrtrafiken icke får äventyra möjligheten att upprätthålla en samhällsekonomiskt riktig fördelning av transportarbetet i övrigt. Vad åter angår de säkerligen fåtaliga fall, där en transport i fjärrtrafik kan äga rum utan att vare sig järnvägar eller sjöfart skulle helt eller delvis hava kunnat komma till användning för motsvarande ändamål, är den ifrågasatta organisationen av fjärrtrafiken motiverad av önskvärheten att ej utsätta de särskilda närtrafikutövarna för en obegränsat fri konkurrens, vilket skulle äventyra möjligheten av att inom denna trafik upprätthålla ordnade förhållanden och en stabil prisbildning. Den mot närtrafikutövarna riktade konkurrensen bör därför under ovan angivna förhållanden begränsas så till vida, att nyssnämnda viktiga intressen icke sätas i fara.

Det förnämsta hjälpmedlet för att ifråga om transporter på de avstånd, varom i detta sammanhang är fråga, åstadkomma en sådan transportfördelning, som i det föregående angivits, är tydligen en av offentlig myndighet för ändamålet fastställd taxa, som bör innebära reglering icke allenast av maximi- utan även av minimipriset för transporter i dylik trafik. För att åter en dylik taxa skall bliva av bestående värde såsom prisreglerande faktor, förutsättes, att den hittills i praktiken fria konkurrensen lastbils- trafikutövarna emellan om transporter i sådan trafik upphör eller för varje fall starkt begränsas. Erfarenheten av försök till samhällelig prisreglering på olika områden synes nämligen giva vid handen, att de krafter, som be-

härska en fri konkurrens, äro så starka, att den fastställda taxan kommer att åsidosättas. Verkan härav kan förhindras endast genom undanröjande av orsaken till det fastställda transportprisets åsidosättande, nämligen den fria konkurrensen. En trafikutövare, som är skyddad från konkurrens åtminstone så till vida, att han ensam innehar rätten att ombesörja fjärrtrafik med lastbilar i yrkesmässig trafik, har ingen anledning att avvika från ett av offentlig myndighet fastställt pris av hänsyn till konkurrens från enskilda trafikutövare i samma rörelse, och om värdet av nämnda honom tillkommande rättighet är tillräckligt stort, kan han icke heller taga risken av att göra det.

En eller flera utövare av fjärrtrafik?

Den begränsning av konkurrensen mellan olika fjärrtrafikutövare, som i det föregående framhållits såsom nödvändig, kan uppenbarligen effektivast ernås genom att överlåta rätten till fjärrtrafiks bedrivande till ett enda företag. Befriad från konkurrens om dylika transporter åtminstone från andra utövare av yrkesmässig automobiltrafik skulle ledningen för ett sådant företag kunna ägna sig uteslutande åt uppgiften att inom ramen av för ändamålet meddelade bestämmelser organisera och utveckla fjärrtrafiken så ändamålsenligt som möjligt för tillgodoseende av den för densamma bestämda uppgiften. Med hänsyn till de stora värden, som en dylik rättighet skulle komma att representera, och den offentliga kontroll, som företaget bleve underkastat, skulle dess ledning icke kunna taga risken av att åsidosätta de taxor eller övriga bestämmelser, som i vederbörlig ordning fastställts för trafikens bedrivande. I förhållande till järnvägar och sjöfart skulle därför ett dylikt fjärrtrafikföretag komma att verka som ett storföretag med samma stabilitet i fraktsatserna och samma ordnade förhållanden i övrigt ifråga om trafikens bedrivande, som av ålder åtminstone före motortrafikens tillkomst kännetecknat de båda förstnämnda trafikmedlen.

Därest ett dylikt fjärrtrafikföretag komme till stånd, kan säkerligen också förväntas, att det med hänsyn till sina egna intressen skulle finna det fördelaktigt att uppdelas sin organisation på olika distriktsförvaltningar, ställda under en gemensam överledning. Härigenom skulle administrationsarbetet kunna förenklas, liksom också företagets organisation kunde inom skilda delar av landet i viss mån anpassas efter växlande förhållanden.

Erfarenheten exempelvis från våra enskilda järnvägar lär dock, att det icke är nödvändigt att skapa ett enda enhetligt företag för att garantera iakttagandet av en i vederbörlig ordning fastställd taxa eller av andra transportföreskrifter; detta kan åstadkommas även om trafikrättigheter tillerkännas ett begränsat antal enskilda, under offentlig kontroll ställda företag. Frågan huruvida för nu ifrågavarande ändamål ett enda fjärr-

trafikföretag eller flera sådana äro att föredraga, kan därför betraktas utslutande som en lämplighetsfråga. Skulle järnvägarna antingen ensamma eller i förening med representanter för sjöfart eller andra trafikföretag komma att övertaga fjärrtrafiken — flera praktiska skäl, för vilka senare komma att redogöras, tala härför — synes en uppdelning av landet i två fjärrtrafikområden böra övervägas. Det ena området skulle då omfatta hela södra delen av landet, där järnvägstrafiken ombesörjes såväl av stats- som enskilda järnvägar och där fjärrtrafiken lämpligen skulle kunna skötas av ett genom samarbete av dessa eventuellt i förening med intressenter för sjöfart och lastbilar bildat företag. Norrland, där endast statsjärnvägar finnas, skulle bli det andra området, vars fjärrtrafik då finge omhändertagas av statens järnvägar, eventuellt även där i förening med sjöfarts- och lastbilsföretag. Skulle emellertid detta uppslag icke kunna förverkligas, utan fjärrtrafiken kommer att anförtros åt företagare, vilka icke äga med järnvägarna jämförlig trafikerfarenhet, kan försiktigheten bjuda att fjärrtrafikområdena till en början ej göras alltför stora.

I sådant fall bör emellertid förebyggas, att de olika fjärrtrafikföretagen organiseras enligt så divergerande principer, att ett önskvärt samarbete försvåras eller att trafikanter eller trafikutövare komma att inom skilda områden erhålla principiellt olika rättigheter och skyldigheter. Men om garantier skapas för att dylika olägenheter icke uppkomma, synes det under en grundläggande period kunna medföra fördelar, att variationer ifråga om systemets tillämpning på olika håll försökas, varigenom erfarenheter vinnas för ett eventuellt blivande val av ett enhetligt system.

Förhållandet mellan de skilda fjärrtrafikföretagen.

Om vi på grund av anförda omständigheter funnit flera fjärrtrafikföretag åtminstone på detta stadium vara att föredraga framför ett enda enhetligt sådant, så har dock detta skett endast under förutsättning att garantier skapas för att fjärrtrafikföretagen var för sig inom det fjärrtrafikområde, som skall utgöra grundval för deras rörelse, beredas samma skydd mot konkurrens av andra fjärrtrafikföretag, som skulle hava uppkommit, om allenast ett enda fjärrtrafikföretag hade funnits, men att å andra sidan intet fjärrtrafikföretag hindras från att från sitt eget fjärrtrafikområde utsträcka transporter huru långt som helst inom riket, i den mån detta kan ske utan att fara för systemets uppehållande uppkommer eller att andra fjärrtrafikutövares behöriga intressen därigenom kränkas. Vi hava med andra ord sökt att samtidigt med fjärrtrafikorganisationens fördelning på flera av varandra oberoende företag skapa garantier för att även de fördelar ur trafikregleringssynpunkt, som ett enda, hela landet omfattande fjärrtrafikföretag skulle innebära, kunna tillvaratagas. Detta har skett genom

en under § 28 intagen bestämmelse, enligt vilken fjärrgodstrafik må av den, som erhållit tillstånd till sådan trafiks bedrivande, utsträckas såväl till orter, belägna inom det för honom fastställda fjärrtrafikområdet, som till orter utom detsamma, dock under iakttagande i sistnämnda fall att gods icke må inom ett för annan utövare av fjärrgodstrafik fastställt fjärrtrafikområde upptagas för befordran annat än efter uppdrag av sistnämnde trafikutövare eller den, som med laga verkan äger företräda honom vid meddelande av sådant uppdrag.

Ur de synpunkter, om vilka i detta sammanhang är fråga, synas dessa bestämmelser, på sätt närmare framgår av specialmotiveringen, innebära flera viktiga fördelar. De medföra till en början, från allmänhetens synpunkt sett, icke något hinder för den som önskar anlita den allmänna automobiltrafiken för fjärrtransporter att mot fast, på förhand kungjord taxa få en transport verkställd med automobil från vilken ort som helst till vilken ort som helst, liksom också, från fjärrtrafikutövarens synpunkt sett, denne är oförhindrad att utföra beställning på vilken från hans fjärrtrafikområde utgående fjärrtransport som helst. Då fjärrtrafikföretagen för undvikande av onödiga transportkostnader måste finna det fördelaktigt att ömsesidigt taga varandras bilar i anspråk för verkställande av returtransporter, kommer till följd härav systemet att även ur samhällsekonomisk synpunkt bliva till fördel genom att det av sig självt tenderar att arbeta till så ringa kostnader och med så knappt material som möjligt. Att ej heller vid tillämpning av det nu skisserade systemet någon rubbning av taxorna är att befara på grund av inbördes konkurrens emellan fjärrtrafikutövarna, synes vara påtagligt. Då nämligen det fjärrtrafikföretag, från vars område transporter skall utgå, icke behöver riskera att på grund av konkurrens från annat fjärrtrafikföretags sida fränhändas transporten, har det i förhållande till trafikkunden ingen anledning att med hänsyn till befarad dylik konkurrens avvika från fastställd taxa. Visserligen kunna fjärrtrafikutövarna emellan olika meningar göra sig gällande beträffande storleken av den ersättning, som i varje fall bör tillkomma den, som verkställer returtransporten; men detta påverkar icke fjärrtrafikutövarens prissättning i förhållande till trafikkunden. I och för sig innebär systemet icke heller något hinder för ett samarbete mellan de olika trafikutövarna, som sträcker sig längre än till utförande av returtransporter, t. ex. genom att vid tillfällen av trafikanhopning fjärrtrafikutövarna bistå varandra genom tillhandahållande av automobiler eller genom att en från ett fjärrtrafikområde utgående transport på begäran av ett annat fjärrtrafikföretag medtar gods även från det senares område.

Vad slutligen förhållandet till järnvägarna angår, ligger i den omständigheten att taxan för transporter i förevarande slag av trafik kommer att, såsom nedan skall närmare utvecklas, liksom järnvägstaxan fastställas av

Kungl. Maj:t en tillräcklig garanti för att jämvikt mellan de båda trafikmedlen beträffande deras förutsättningar i inbördes konkurrens om förevarande slag av transporter skall kunna upprätthållas.

Förhållandet mellan vederbörande fjärrtrafikföretag och närtrafikutövarna.

Efter övergången till ett system med i huvudsak den fördelning av gods-transporter mellan när- och fjärrtrafik, som i det föregående föreslagits, böra, såsom redan tidigare framhållits, förut beviljade rättigheter till stads- eller länstrafik för godsbefordran icke medföra samma vidsträckta trafikeringsrätt som tidigare utan i stället för framtiden gälla såsom rätt till när-godstrafik. Det framtida förhållandet mellan vederbörande närtrafikutövar, å ena, och det fjärrtrafikföretag, inom vars fjärrtrafikområde de hava sina stationsorter, å andra sidan, kräver emellertid någon närmare belysning.

Fjärrtrafikföretagen böra enligt vår mening huvudsakligen vara en för fjärrtrafikens bedrivande tillskapad *organisationsform*, avsedd att, å ena sidan, garantera, att sådan trafik bedrivs under iakttagande av för densamma fastställda villkor och bestämmelser och att, å andra sidan, under nämnda förutsättning utveckla denna trafik så ändamålsenligt som möjligt. I och för sig förutsättes icke, att fjärrtrafikföretaget självt är ägare eller innehavare av någon för trafikens utövande anskaffad, företaget tillhörig automobilpark; tvärtom bör förvärv därav så vitt möjligt undvikas för att icke ytterligare öka överflödet av transportmateriel, som icke kan behörrigen utnyttjas. I första hand bör i stället fjärrtrafikutövaren söka och jämväl av statsmakterna åläggas förpliktelse att, i den mån så lämpligen kan ske, träffa överenskommelse med närtrafikutövar, varigenom dessa åtaga sig att i erforderlig utsträckning ställa förare och bilar till förfogande för fjärrtrafikens bedrivande. Likaledes böra, särskilt vid övergången till det nya systemet, närtrafikutövarna, sedan de hos fjärrtrafikföretaget anmält sin villighet att ombesörja transporter även i fjärrgodstrafik, medgivas rätt att, i den mån tillgång på transporter för detta ändamål kan beredas dem och de finnas lämpliga därtill, bliva tagna i anspråk därför. Närtrafikutövarna böra med andra ord efter övergången till det nya systemet inordnas i fjärrtrafikföretaget, så vitt detta över huvud är möjligt och lämpligt.

I likhet med vad som inom övriga kommunikationsföretag eller ekonomiska företag i allmänhet är fallet, torde det även inom fjärrtrafikföretaget bliva lämpligt att skilja mellan i huvudsak två olika grupper av yrkesmän, nämligen dels en grupp av trafikutövar, avsedd att mera stadigvarande beredas sysselsättning med trafikuppgifter, och dels en grupp av dem som

mera tillfälligtvis inkallas till tjänstgöring, i den mån efterfrågan av transporter så föranleder.

Med hänsyn till närtrafikutövarnas rätt att ombesörja transporter jämväl i fjärrgodstrafik innebär därför det föreslagna systemet långt ifrån så stora förändringar, som det måhända i första hand vill synas. Sin förnämsta betydelse får detsamma genom den kontroll av prisnivån och den begränsning av trafikutövarnas konkurrens, som det är avsett att åstadkomma; men med avseende å trafikutövarnas möjlighet att även efter systemets ikraftträdande ombesörja transporter torde skillnaden mot vad nu är fallet icke bliva särskilt framträdande. I vanliga fall komma nämligen, såsom av det föregående framgår, närtrafikutövarna att, sedan de inordnats i fjärrtrafikorganisationen, få, så långt över huvud transporter stå till buds, bedriva dylika även i fjärrgodstrafik, visserligen icke längre under fri konkurrens med alla de olägenheter, som, icke minst för dem själva, visat sig vara därmed förenade, utan såsom inordnade i en central organisation, vilkens huvudsakliga uppgift är att till de i organisationens tjänst stående trafikutövarna förmedla beställningar på transporter, ombesörja uppbörd av frakterna, tillhandahålla trafikutövarna dem tillkommande andelar därav och i övrigt sörja för att fjärrtrafiken med lastbilar i yrkesmässig trafik organiseras så ändamålsenligt som möjligt.

Ett betydelsefullt spörsmål är frågan, huruvida körlega för de transporter, som av trafikutövarna utföras för fjärrtrafikföretagets räkning, bör fastställas av offentlig myndighet eller genom fria förhandlingar. För vår del hava vi emellertid ansett oss icke behöva närmare ingå på denna fråga. Huru densamma än befinnes böra slutligen lösas, synes det nämligen vara tydligt, att avgörandet därav icke bör ske genom sådana allmänna författningsbestämmelser, varom i detta sammanhang är fråga, utan på ett senare stadium, nämligen antingen genom tillämpningsbestämmelser, utfärdade av Kungl. Maj:t, eller genom bestämmelser, meddelade av myndighet, som har att meddela tillstånd till fjärrtrafik eller att övervaka denna trafiks bedrivande. Vad vidare angår reglerandet av eventuellt anställda egna förars arbetstid är att märka, att de i arbetstidslagen förekommande bestämmelserna automatiskt träda i tillämpning, så snart antalet hos fjärrtrafikföretaget anställda arbetare överstiger fyra, varför, då den egna personal, som företaget måste anställa, kan antagas alltid komma att överstiga detta antal, bestämmelserna ifråga komma att gälla.

Till frågan om förhållandet mellan fjärrtrafikföretagen och närtrafikutövarna hör slutligen även spörsmålet, huruvida de förra jämväl må ombesörja transporter, hänförliga till närgodstrafik. Denna fråga behandlas i författningsförslaget under § 29, till vilken § jämte specialmotivering hänvisas.

Ät vem bör tillstånd till bedrivande av fjärrtrafik meddelas?

Till fjärrtrafikutövare torde böra antagas allenast institutioner eller organisationer, som, utöver det att de eljest uppfylla allmänna villkor för erhållande av trafiktillstånd, synas äga erforderliga förutsättningar för organiserande av fjärrtrafik i den omfattning och på den standard, som är avsett. I och för sig möter intet hinder att för denna uppgift godkänna vilket företag som helst, som synes äga förutsättningar för dess lösande. Även om emellertid ur denna synpunkt icke någon särskild sökande är att för ändamålet föredraga, synas likväl samhällsekonomiska skäl tala för att giva företräde åt redan befintliga trafikföretag och företrädesvis järnvägarna eller organisationer, vari järnvägar och sjöfart, var för sig eller tillsammans, äga avgörande inflytande. Viktiga samhällsekonomiska fördelar äro nämligen att vänta genom ett samordnande av fjärrtrafikföretagen med förut bestående trafikföretag, särskilt järnvägarna.

Till en början är nämligen tydligt, att därest järnvägarna vore innehavare även av fjärrtrafikföretagen, en vittgående samverkan mellan dessa båda trafikinstitutioner liksom med närtrafiken skulle lättare än eljest kunna organiseras. Detta skulle leda till att järnvägarna i eget intresse komme att för varje transport anlita det trafikmedel, som kunde utföra densamma med lägsta föränderliga kostnad; och på samma gång de härigenom tillgodosåge sitt eget intresse, skulle även en samhällsekonomiskt riktig fördelning av transportarbetet komma till stånd, och det på järnvägar och automobiler tillsammans fallande trafikarbetet därigenom utföras så billigt som möjligt. Järnvägarna skulle även, därest de behärskade fjärrtrafiken med automobiler, kunna låta densamma helt eller delvis övertaga transportuppgifter, som järnvägarna själva icke ansåges lämpligen böra ombesörja, och detta skulle i sin ordning möjliggöra nedläggandet av stationer eller inskränkning av driften på järnvägssträckor, vilkas trafik icke befundes lönande. Även andra rationaliseringsåtgärder skulle under nämnda förutsättningar kunna lättare än eljest genomföras vid järnvägarna. Fjärrtrafiknätets sammanknytning med järnvägarna skulle leda till ett trafiksystem innebärande järnvägstrafikens effektiva utsträckning även till bygder med hittills illa tillgodosedda trafikbehov. Än vidare skulle under nu ifrågavarande förutsättning hela den organisation, som det nuvarande järnvägsnätet innefattar, kunna utnyttjas även för fjärrtrafiken. Beställningskontor för densamma kunde inrättas å järnvägsstationerna och lediga utrymmen i stationslokaler och godsmagasiner eller övriga järnvägsbyggnader liksom järnvägarnas telegraf- och telefonledningar utnyttjas därför. Vad särskilt administrationen av fjärrtrafiken angår, torde man kunna räkna med, att de betydande kostnader, som en för fjärrtrafiken självständigt skapad administration skulle komma att medföra, komme att,

om rätten till denna trafik överlättes på järnvägarna eller på av järnvägarna bildade dotterbolag eller på organisationer i vilka såväl järnvägar som sjöfart äro representerade, till högst väsentlig del inbesparas, då nämligen såsom exempelvis erfarenheter från Danmark beträffande järnvägarnas övertagande av omnibustrafiken givit vid handen, även administrationen av fjärrtrafiken kunde i huvudsak ombesörjas av järnvägspersonalen med en sannolikt ringa personalökning. Personal skulle under nu ifrågavarande förutsättning kunna överföras från den ena trafikuppgiften till den andra, i den mån så vore erforderligt. Över huvud måste man räkna med, att en sådan förening av trafikuppgifter, som den, varom nu är fråga, måste icke allenast förhöja den nya organisationens effektivitet utan även i hög grad förbilliga densamma. Ehuru, såsom av det föregående framgår, vi funnit en kombination av trafikföretagen att föredraga vid meddelande av tillstånd till fjärrtrafik, hava vi likväl icke ansett det lämpligt att i författningen begränsa den tillståndsbeviljande myndighetens rätt till fri prövning i detta hänseende. Enligt författningsförslaget kan därför till fjärrtrafikutövare antagas vilken som helst institution, som för ändamålet befinnes lämplig. I §§ 15 och 16, varest bestämmelser om tillståndsgivning för nu ifrågavarande ändamål äro meddelade, föreskrives nämligen, så vitt nu är fråga, under § 15, att trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av allmän trafik, samt, under § 16, att tillstånd till bedrivande av fjärrgodstrafik bör medgivas allenast företagare, vilken, jämte det han i övrigt uppfyller vad i § 15 är stadgat, såsom utövare av järnvägs-, ångbåts- eller automobiltrafik eller på grund av andra särskilda förhållanden kan anses äga erforderliga förutsättningar för organiserande och bedrivande av dylik trafik i enlighet med för densamma gällande bestämmelser. Hinder möter därför icke att till fjärrtrafikutövare antaga exempelvis sjöfartsföretag eller firmor, som inarbetat sig såsom fjärrtrafikutövare, eller företag, vari dessa äro representerade, liksom även andra för ändamålet bildade bolag eller föreningar eller enskilda sökande, som befinnas äga erforderliga förutsättningar för en dylik uppgift.

Sättet för fjärrtrafikens bedrivande.

Sättet för fjärrtrafikens bedrivande får sin huvudsakliga prägel därav att fjärrtrafikutövaren, sedan närtrafikutövarna inordnats i närtrafikområden, äger att ensam ombesörja fjärrtrafik, som utgår från någon ort inom det för honom fastställda fjärrtrafikområdet, och detta vare sig fjärrtransporten skall avslutas inom fjärrtrafikområdet eller utom detsamma. Hans befogenheter i detta hänseende äro icke underkastade annan inskränkning, än att en från andra fjärrtrafikområden utgående fjärrtrafik kan utsträc-

kas även in på hans område, dock utan rätt för trafikutövaren från det senare området att utan den förstnämndes medgivande upptaga gods för befordran inom det för honom fastställda området. Emellertid äro vederbörande fjärrtrafikutövare, såsom förut anförts, skyldiga att vid bedrivande av sin rörelse i första hand taga i anspråk sådana utövare av stads- eller länstrafik för godsbefordran, som före det nya systemets tillämpning erhållit tillstånd till nämnda slag av trafik och som befinna sig inom fjärrtrafikområdet, i den mån de befunnits villiga och lämpliga att åtaga sig fjärrtransporter. Först i den mån så icke kan ske och vägtrafikmyndigheten därtill lämnat tillstånd, äger fjärrtrafikutövaren att själv anskaffa bilar eller att anlita förare, som icke själva hava rättigheter av nyss angivet slag.

Fjärrtrafikens ombesörjande utgör för fjärrtrafikutövaren icke allenast en rätt utan i lika hög grad en förpliktelse. Han har därför i författningsförslaget under § 16 förklarats, i vad på honom ankommer, vara ansvarig för tillgodoseende av behovet av fjärrgodstrafik inom fjärrtrafikområdet samt ålagts sörja för att för detta ändamål lämpliga, för allmän trafik i vederbörlig ordning godkända lastautomobiler jämte förare äro till erforderligt antal tillgängliga på lämpliga orter inom området. Vidare har han under § 30 förklarats skyldig att mot ersättning enligt fastställd taxa samt under de villkor och enligt de bestämmelser i övrigt, som i vederbörlig ordning fastställts, ombesörja befordran av gods under förutsättning bland annat att befordringen kan ske antingen med automobil, som trafikutövaren äger använda i allmän trafik, eller med automobiler, varöver han eljest äger disponera.

Det intresse, som det allmänna, sedan uppdelningen i när- och fjärrtrafik kommit till stånd och fjärrtrafikutövare antagits i de skilda fjärrtrafikområdena, i förhållande till fjärrtrafikutövarna närmast har att bevaka, är tydligen, att fjärrtrafiken bedrives enligt av Kungl. Maj:t fastställd taxa och enligt övriga för densamma gällande bestämmelser. Båda dessa uppgifter synas, från det allmännas synpunkt sett, bliva tämligen lättlösta. Befriad från konkurrens från andra utövare av fjärrgodstrafik, har vederbörande fjärrtrafikutövare icke något intresse av att med hänsyn till en befarad dylik konkurrens underskrida de av Kungl. Maj:t fastställda minimitarifferna, och i hans eget intresse ligger även att åt den under honom stående organisationen giva en så hög effektivitet som möjligt, vilket ändamål även de av Kungl. Maj:t eller av tillståndsbeviljande myndigheten meddelade bestämmelserna avse att inom ramen för gällande förutsättningar befrämja. Detta bör även leda till att fjärrtrafikutövaren i sitt eget intresse bidrager till kontrollen över närtrafikutövarna liksom å andra sidan närtrafikutövarna komma att med hänsyn till egna intressen övervaka, att icke fjärrtrafikutövaren inskrider på deras befogenhetsområde.

Att i en grundläggande författning ingå på detaljerat reglerande av det sätt, på vilket fjärrtrafiken bör bedrivas, torde på grund av ovan angivna förhållanden varken vara nödigt eller lämpligt. Meddelandet av bestämmelser i detta syfte torde böra överlåtas antingen åt Kungl. Maj:t eller åt den myndighet, som har att meddela tillstånd till ifrågavarande trafik och övervaka dess bedrivande — den nedan omförmälda vägtrafikmyndigheten. Vissa allmänna drag i en dylik trafiks organisation torde dock kunna redan på detta stadium fastställas; enklast torde desamma framgå genom ett exempel.

Antag, att Södermanlands och Östergötlands län tillsammans utgöra ett fjärrtrafikområde, samt att till fjärrtrafikutövare i detsamma antagits ett bolag, i vilket statens järnvägar, inom området förekommande enskilda järnvägar, sjöfartsföretag och ett eller flera företag i yrkesmässig lastbilstrafik äro delägare. Fjärrtrafikbolaget förutsättes hava sitt säte i Norrköping.

Bolagets första steg utgör lämpligen att undersöka, på vilka platser lastbilar, lämpliga för ombesörjande av fjärrtrafik, finnas. Antag, att sådana konstateras befintliga i samtliga städer, vid viktigare järnvägsstationer samt å ett antal andra orter ute på landsbygden. Så vitt Östergötlands län angår, väljer bolaget Norrköping, Linköping, Norsholm, Mjölby, Godegård, Regna, Söderköping och Valdemarsvik till centralpunkter för den från detta län utgående fjärrtrafiken. I Godegård och Regna finnas icke några för ändamålet lämpliga lastbilar, och sådana kunna ej heller anskaffas genom kontrakt med befintliga närtrafikutövare. Bolaget går då med vägtrafikmyndighetens medgivande i författning om inköp av erforderligt antal dylika bilar för stationering på nämnda orter. På övriga orter ingår bolaget avtal med innehavare av lastbilar i närtrafik om tillhandahållande av bilar jämte förare även för fjärrtrafik. I den mån dylikt avtal icke kan komma till stånd, skaffar bolaget, sedan vägtrafikmyndighetens tillstånd därtill erhållits, egna lastbilar även på dylika orter. Samtidigt antar bolaget ombud med uppgift huvudsakligen att *dels* mottaga beställningar på fjärrtrafiktransporter, *dels* kontrollera fraktdebiteringen och uppbära likvider för utförda transporter, i den mån detta erfordras, *dels ock* tillhandahålla fjärrtrafikutövaren erforderliga transporthandlingar samt de kontrollmärken, som beteckna hans rätt att utöva fjärrtrafik och äro avsedda att för detta ändamål anbringas å bilen. Dylika ombud antagas å varje ort, varest någon förare, som ställt sig till fjärrtrafikföretagets förfogande, har sin stationsort. På orter, där järnvägsstationer eller ångbåtskontor eller speditiönsfirmor finnas, torde dessa lämpligen kunna antagas till denna uppgift; i övriga fall torde detta uppdrag kunna tilldelas någon lämplig på platsen boende person, t. ex. en affärsman eller tjänsteman, som är villig åtaga sig detsamma såsom bisyssla.

En affärsman i Norrköping önskar en lastbilstransport till Eskilstuna. Han kan för detta ändamål vända sig till organisationens ombud på platsen. Sådana kunna i en stad av förevarande storlek antagas vara flera, t. ex. järnvägsstationerna, ångbåtskontoren samt en eller flera speditiionsfirmor. Vederbörande ombud, som mottagit beställningen, anmodar i sin ordning lämplig närtrafikutöware, som åtagit sig transporter i fjärrtrafik för organisationens räkning, att utföra transporten. Innan denne lämnar Norrköping, har han emellertid att hos ombudet uppvisa sina transporthandlingar, som utgöras av dels en lastlista, innefattande uppgift över samtliga å bilen förekommande försändelser, dels ock en fraktsedel över den särskilda försändelse, varom för tillfället är fråga. Sedan debiteringen av det å fraktsedeln upptagna fraktbeloppet granskats och handlingarna försetts med påstämplat intyg härom, äger han lämna Norrköping. Vid tillfället tilldelas han, därest så icke tidigare skett, bolagets fjärrtrafikmärken, avsedda att fästas på bilen, för att känneteckna att densamma må användas för fjärrtransportens utförande. I samband med att befraktningshandlingarna granskas, bestämmes genom trafikorganisationen, huruvida den fastställda frakten skall uppbäras av föraren eller av organisationen. I regel torde det senare bli fallet. Om emellertid organisationen undantagsvis föredrar att låta föraren uppbära fraktbeloppet, utkräver organisationen i samband med att fraktdebiteringen granskas den andel därav, som bör tillkomma densamma såsom bidrag till administrationskostnaderna. Detta bidrag torde icke komma att röra sig om ett belopp, som för vederbörande blir särskilt kännbart; erfarenheter från ett i huvudsak lika system i Ungern hava givit vid handen, att fem procent å det debiterade fraktbeloppet varit för detta ändamål tillräckligt; och då genom kontrollerandet av att fasta avgifter upprätthållas, föraren i själva verket under ett dylikt trafiksystem får bättre betalt för sina körningar än förut, torde han, även om det fastställda bidraget avräknas, i själva verket göra en vinst genom systemets tillämpning. Föredrar åter fjärrtrafikföretaget att självt uppbära det debiterade fraktbeloppet, erhåller föraren antingen omedelbart eller genom en sedermera skedd avräkning det belopp, som enligt gällande avtal eller av vägtrafikmyndigheten meddelade bestämmelser tillkommer honom såsom ersättning för transportens utförande, varefter fraktbeloppet inkasseras genom fjärrtrafikföretagets försorg.

Under färden från Norrköping till Eskilstuna är föraren på lastbilen skyldig att, om så påfordras, för fjärrtrafikorganisationens ombud eller för övervakande myndigheter uppvisa transporthandlingar till kontrollerande av att transporten äger rum enligt gällande bestämmelser. Framkommen till Eskilstuna kan han, sedan godset avlastats och mottagaren erkänt dess framkomst, med intyg härom vända sig till organisationens kontor i Eskilstuna för att efterhöra, om någon returfrakt till Norrköping eller till ort på vägen dit är att hämta. Om detta är fallet, erhåller han, sedan inlastning

skett, transporthandlingar samt ersättning genom kontorets i Eskilstuna försorg på samma sätt som vid avfärden från Norrköping. Vid återkomsten dit återlämnar han fjärrtrafikmärkena å det kontor, där han mottagit dem, såframt de icke omedelbart skola tagas i anspråk för en ny transport.

Har den ursprungliga transporten skett från Norrköping till exempelvis Örebro eller sålunda till ort utom det första fjärrtrafikföretagets eget fjärrtrafikområde, blir förhållandet, från förarens synpunkt, i princip detsamma. Sedan godset avlastats i Örebro, kan han även där vända sig till vederbörande fjärrtrafikföretags kontor för att efterhöra gods till Norrköping. Sistnämnda kontor är icke skyldigt att tillhandahålla honom något sådant gods, eftersom det fjärrtrafikföretag, inom vars fjärrtrafikområde Örebro är beläget, ensamt äger ombesörja alla därifrån utgående transporter i fjärrtrafik. I detta företags eget intresse ligger emellertid uppenbarligen att begagna sig av möjligheten att verkställa en transport exempelvis till Norrköping med en från denna stad ankommen lastbil, som är färdig att återvända dit. Även det sistnämnda kontoret torde därför, i den mån gods är tillgängligt för detta ändamål, tillhandahålla föraren sådant jämte transporthandlingar och ersättning för transporten.

Från ett mejeri i Borensberg önskas en transport med lastbil verkställd till Jönköping och samtidigt även en liknande transport till Malmö. I Borensberg finnes emellertid varken någon i organisationens tjänst ställd lastbil eller något ombud för densamma, utan allenast en lastbil i närtrafik. Däremot finnas bilar för fjärrtrafik i Motala, Skänninge, Linköping och Mjölby. Därest beställaren under sådana förhållanden icke föredrar att tvinga bilen i Borensberg för transport till exempelvis Mjölby, där godset kan omlastas och vidarebefordras, kan han ringa upp organisationens ombud i någon av nyss angivna städer och framföra sin beställning på körning. Vederbörande fjärrtrafikombud lär i dylikt fall antingen sända en fjärrtrafikbil från någon av nyssnämnda orter eller eventuellt tillfälligt anmoda närtrafikutövaren i Borensberg att ombesörja transporten, i händelse dennes bil härför lämpar sig. Från Jönköping kan transporten å östgötaföretagets fjärrtrafikbil antingen fortsättas till Malmö, eller, om så överenskommits i transportavtalet, överlämnas till det i Jönköping verksamma fjärrtrafikföretaget.

Från trafikkundernas synpunkt sett kommer någon ändring i det hittills tillämpade transportsystemet knappast att bli märkbar genom tillämpningen av ett system av i huvuddrag nu angiven innebörd. Allt vad som ankommer på kunden är allenast att antingen själv rekvirera bil från närmaste ombud för organisationen eller, om han så föredrar, att med hjälp av en rekvirerad bil i närtrafik låta ombesörja den första transporten till den plats, där en för fjärrtrafiken använd automobil finnes. I sinom tid får han från organisationen räkning på fraktkostnaden, och debiteringens riktighet kan av honom kontrolleras med ledning av de offentliga taxorna.

Tillståndsgivningen för fjärrtrafik och denna trafiks övervakande. Vägrafikmyndighet.

Liksom, i enlighet med vad ovan förordats, en centralisering av tillståndsgivningen beträffande närtrafiken bör ske genom överflyttandet av densamma till länsstyrelserna, bör beviljandet av tillstånd till fjärrtrafik sammanföras till en enhetlig central myndighet. Först under denna förutsättning kan nämligen denna trafik planmässigt utvecklas och erforderlig kontroll över densamma upprätthållas. På den centrala myndigheten — i författningsförslaget benämnd *vägrafikmyndigheten* — bör ankomma icke allenast att meddela tillstånd till dylik trafik utan även att noggrant följa och övervaka dess utveckling. Skälen för inrättandet av en sådan myndighet, dess arbetsuppgifter och sättet för dess organiserande hava närmare utvecklats i specialmotiveringen under § 3, till vilken hänvisas. Såsom av densamma framgår, hava vi för nu ifrågavarande ändamål föreslagit, att såsom vägrafikmyndighet skall tills vidare fungera väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vars arbetskrafter böra för detta ändamål förstärkas med en nytillkommen byrå. Därjämte böra de biträdande arbetskrafterna hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsens lokala tjänstemän — vägingenjörerna — förstärkas. Allmänna författningsföreskrifter och erforderliga direktiv böra liksom hittills meddelas av Kungl. Maj:t. På Kungl. Maj:t synes ock böra ankomma att fastställa taxa för fjärrtrafiken. Detta icke allenast av den anledningen att en dylik taxa närmast är att jämföra med sådana allmänna bestämmelser, vilkas meddelande ankommer på Kungl. Maj:t, utan även på grund av att järnvägstaxorna för närvarande fastställas i denna ordning. Då fastställandet av taxor för fjärrtrafiken kräver noggrann hänsyn till järnvägarnas taxor och beaktande såväl av företagets egna som näringslivets och övriga samhälleliga intressen, bör, såsom redan antytts, fastställandet av taxor för fjärrtrafiken icke ligga hos någon underordnad myndighet, vars taxepolitik skulle kunna leda till divergenser mot Kungl. Maj:ts. I enlighet härmed föreslås under § 36, att taxor för fjärrtrafiken skola fastställas av Kungl. Maj:t.

II. Administrativa åtgärder.

ÅTTONDE KAPITLET

Organiserande av samverkan mellan järnvägs- och automobiltrafik för gods- och personbefordran.

Det förnämsta administrativa hjälpmedlet för åstadkommande av en riktig trafikfördelning är enligt vår uppfattning ett ökat *samarbete* mellan båda trafikmedlen. Ju mera detta utvecklas, desto mer skola båda parterna finna det med sin fördel förenligt att sinsemellan fördela trans-

porterna så, att dessa överlämnas till det transportmedel, som är i stånd att utföra dem med lägsta föränderliga kostnad, och i samma mån kommer därigenom även en samhällsekonomiskt riktig fördelning av transportarbetet tillstånd. Ansvar för utvecklande av ett sådant samarbete måste anses i första hand ankomma på järnvägarna, vilkas transportarbete alljämt vida överstiger den yrkesmässiga automobiltrafikens. På samma gång genom ett dylikt samarbete en ur samhällsekonomisk synpunkt riktig fördelning av trafikarbetet befrämjas, tillgodoses därigenom även järnvägarnas eget intresse. Av den utredning angående kostnaderna för befordring av gods med järnväg, som föreligger i trafikutredningens betänkande, framgår nämligen tydligt, vilken stor roll de biltransporter, som i regel måste anordnas såväl för godsets nedkörning till inlastnings- som för dess hämtning från avlastningsstationen, spela för järnvägarnas konkurrenskraft gentemot lastbilstrafiken. Redan under förutsättning av de låga kostnader för anslutande bilkörningar, varmed man i denna utredning räknat, kommer den totala transportkostnaden för en med järnväg jämte anslutande biltransporter utförd godsbefordran att ifråga om ett betydande antal varutransporter överstiga kostnaderna för en med lastbilar utförd direkt transport å samma distans. Därvid har emellertid endast räknats med prisskillnadens betydelse. Avgörande för valet mellan bil och järnväg för ombesörjande av godstransporter är dock ofta nog och måhända merendels icke tariffpriset utan hänsynen till det besvär, som anskaffandet av dylika transporter vid såväl inlastnings- som avlastningsstationen kan föranleda. Obestridligt är också, att lastbilstrafikens förnämsta styrka ligger däri att godset föres från dörr till dörr, och att knappast någon annan fördel, som järnvägen med avseende å godstransporter skulle vara i stånd att erbjuda, kan uppväga den nyssnämnda, som på en gång för trafikanterna förenar snabbhet, bekvämlighet och förenklad kostnadsberäkning. I järnvägarnas eget intresse lika mycket som i trafikanternas ligger därför, att järnvägarna genom ett alltmer utvecklat samarbete med bilföretagen kunna, så vitt godsbefordringen angår, erbjuda huvudsakligen samma fördelar som lastbilstrafiken genom att i största möjliga utsträckning och till lägsta möjliga pris hos kunderna på anfordran hämta avgående och till dem utköra ankommande gods med lastautomobil.

Då ett samarbete mellan järnväg och bil för ombesörjande av godstransporter förordas, plägar i första rummet en kombination mellan järnvägs- och beställningstrafiken anses åsyftad. I viss omfattning har dock redan nu, såsom framgår av den av statens järnvägar utgivna broschyren angående avgifter för godsforsling på vissa orter och linjer, en samverkan även mellan lastautomobillinjer, å ena, samt statens eller enskilda järnvägar, å andra sidan, kommit till stånd för verkställande av befordring

från eller till järnvägsstation av sådant järnvägsgods, som skall sändas till eller från plats, som ej är belägen vid järnväg.

Organisationen av dylik trafik är för närvarande ordnad på i huvudsak följande sätt. Till och från de i nämnda publikation upptagna, vid automobillinje men utanför järnvägslinjerna belägna orterna forslas gods endast efter särskild begäran. Sådan kan ske genom anteckning å fraktsedeln, så vitt angår transport till dylik plats, samt genom telefonbeställning eller genom att lämna godset på närmaste godsinlämningsställe eller till chaufför, så vitt angår transport från dylik plats.

Antalet av de lastautomobillinjer, med vilka anslutande transporter till och från järnväg kan ske, utgjorde enligt nämnda publikation vid nyåret 1935 något över 200. Avgifterna för transporterna angivas i publikationen; och i regel kan fraktkostnaden för befordringen på billinjen även erläggas å den järnvägsstation, från vilken godsets avsändes, varför det för avsändaren är möjligt att på en gång beräkna hela transportkostnaden.

Emellertid torde ett samarbete mellan järnvägar, å ena, och linjetrafik med automobiler, å andra sidan, kunna ytterligare avsevärt utvecklas. En måhända hittills icke tillräckligt uppmärksammas möjlighet därtill ligger i den starka utveckling linjetrafiken och därvid särskilt omnibustrafiken i vårt land nått.

Samverkan mellan järnvägs- och linjetrafik.

En sammankoppling av järnvägs- och automobillinjenätet därhän att båda i samtrafik i största möjliga utsträckning till och från varandra överförde icke allenast, såsom hittills, passagerare utan även gods, förnämligast styckegods, skulle skapa ett enhetligt trafiknät, som sträckte sina förgreningar till varje ort, dit någotdera av de båda trafikmedlen nådde, eller med andra ord praktiskt taget till varje bygd med åtminstone sådan befolkningstäthet eller sådana ekonomiska förutsättningar, att framdragandet av en omnibuslinje eller lastautomobillinje dit befunnits motiverad. Efter erforderliga, av hänsyn särskilt till linjetrafiken betingade modifieringar skulle ett dylikt trafiksystem komma att i huvudsak fungera på samma sätt som vid samtrafik järnvägar emellan. Omnibusarna eller de i linjetrafik insatta lastautomobilerna skulle alltså vid bestämda järnvägsstationer, liggande vid den av dem trafikerade linjen, i samtrafik med järnvägarna mottaga eller lämna gods, företrädesvis styckegods, och en liknande funktion skulle av järnvägarna fyllas i förhållande till linjetrafikföretaget. Så vitt omnibusföretagen angår, skulle det för detta ändamål ankomma på dem att bereda transportmöjlighet åt i dylik trafik befordrat gods genom att antingen avdela lämpligt utrymme i omnibus eller att insätta särskild släpvagn eller eventuellt, i undantagsfall, särskilda lastbilar å linjen. Den sålunda för omnibustrafiken tillkomna rätten och för-

pliktelsen till godstrafik borde samtidigt förenas med bestämmelser, som medförde, att dubbeltrafik å längre sträckor undvekes och att förty gods i allmänhet avlämnades och mottoges vid den järnvägsstation, som bäst lämpade sig för detta ändamål.

Givet är, att en samtrafik av nu ifrågavarande slag måste inpassas inom ramen av vad som enligt utredningens förslag i övrigt är avsett att gälla ifråga om godstrafikens med bilar utsträckning. Såsom en av respektive automobiltrafikutövare självständigt driven rörelse skulle densamma icke få utsträckas på längre distans än vad som är medgivet för närgodslinjetrafik. Skall i samtrafik av nu ifrågavarande slag gods transporteras på längre sträckor, måste detta ordnas genom avtal mellan vederbörande fjärrtrafikföretag och järnvägsförvaltning, varefter fjärrtrafikföretaget kan utföra trafiken genom anlitan av antingen av bilar eller omnibusar tillhörande de enskilda trafikutövarna, sedan överenskommelse därom med dessa träffats, eller, om sådan överenskommelse ej kan åstadkommas, genom fjärrtrafikföretagets egna autobiler.

Angående det praktiska behovet av bestämmelser för nu ifrågavarande ändamål hava representanter för de trafikintressen, som varit inkallade till överläggningar inför trafikutredningen, anfört åtskilliga exempel.

I ett fall hade en järnvägsförvaltning i södra Sverige anmodat en omnibusinnehavare att skaffa sig tillstånd att för järnvägens räkning i samtrafik med denna köra gods till en bygd, som omnibusarna varje dag passerade genom. Sedan överenskommelse därom träffats och vederbörande sökt tillstånd till sådan trafik, uppgav han emellertid, att han icke vågade upptaga trafiken av fruktan för en konkurrent med lastbilar. Såväl allmänheten som järnvägen gingo på detta sätt miste om en behövlig och lämplig godsförbindelse. En liknande erfarenhet hade gjorts även i ett annat fall, där vederbörande trafikutövare hade en lastbil.

Det påpekades, och som det vill synas med rätta, att vederbörande tillståndsbeviljande myndighet under ifrågavarande förutsättning borde äga föreskriva, att en trafikutövare skulle vara skyldig att ställa sig i den allmänna transportapparatus tjänst. För nu ifrågavarande ändamål har i enlighet härmed under § 19 i författningsförslaget influtit en bestämmelse, varigenom, i syfte att kunna underlätta införandet av genomgående varutransporter, föreslagits bestämmelse att utövare av linjetrafik kan under vissa förutsättningar av vederbörande myndighet åläggas skyldighet att i samtrafik med järnvägs-, ångbåts- eller andra linjetrafikföretag ombesörja dylika transporter mot ersättning enligt i vederbörig ordning fastställd taxa. Angående det närmare innehållet härav hänvisas till specialmotiveeringen och författningsförslaget.

För omnibustrafiken skulle ett system av ovan angiven innebörd i stort sett innebära en utvidgning av dess nuvarande rättigheter, som så gott som

överallt samtidigt skulle innebära en ekonomisk fördel. I betraktande härav torde förpliktelsen att på angivet sätt samarbeta med järnvägarna icke kunna betraktas såsom någon obillig påлага; i stort sett innebär den allenast, att linjetrafiken kommer att i detta avseende likställas med en enskild järnväg.

Samverkan mellan järnvägs- och beställningstrafik.

I det trafiksystem, som i huvuddrag ovan angivits, har fråga närmast varit om, å ena sidan, järnvägstrafiken och, å andra sidan, linjetrafik mellan olika orter; och det slag av gods, som förutsatts komma att genom nämnda slag av automobiltransporter befordras, har huvudsakligen varit express-, paket-, il- och fraktstyckegods. Emellertid äro åtgärder erforderliga även för att i samtrafik med järnvägarna ombesörja en rent lokal utkörning med lastbilar liksom för att till eller från järnvägarna ombesörja godstransporter från eller till sådana orter, som icke äro belägna vare sig vid lastautomobil- eller omnibuslinje. Slutligen kunna även åtgärder befinnas erforderliga för att ombesörja biltransporter av vagnslastgods i samtrafik med järnvägarna. För dessa ändamål synes samarbete mellan de båda trafikmedlen böra utsträckas även till den i beställningstrafiken bedrivna trafiken med lastbilar.

En dylik samverkan är, såsom framgår av den i betänkandet angående järnvägs- och automobiltrafik intagna redogörelsen (sid. 390 ff.), ingalunda någonting för järnvägarna oprövat; och av den av statens järnvägar utgivna publikationen angående avgifter i dylik trafik framgår, att densamma avsevärt utvecklats, i det att vid nyåret 1935 utkörning med lastbilar av gods till eller från järnvägsstation genom järnvägarnas försorg var anordnad vid omkring 250 järnvägsstationer i Sverige.

Avgifterna för hemforsling till mottagaren av ankommet järnvägs gods eller avhämtning hos avsändaren av avgående järnvägs gods äro angivna i nämnda publikation. Mottagare av styckegods vid ett stationssamhälle, där dylik samtrafik är anordnad, behöver icke vidtaga någon åtgärd för att få godset hemforslat inom samhället. Den, som själv eller genom annan person eller firma vill hemforsla sådant gods, måste däremot skriftligen anmäla detta till godsexpeditionen. På orter, där genom järnvägens försorg gods forslas från avsändare till järnvägsstation, utföres sådan befordring efter beställning till järnvägens gods-expedition eller till entreprenören. Hemforslingsavgiften kan även erläggas på avsändningsstationen, såvida både avsändnings- och mottagningsstationen ligga vid statens järnvägar. Vid vissa stationer utköres och avhämtas paket-, il- och fraktgods till och från trafikanter utan avgift.

För vår del finna vi, såsom av det föregående framgår, en fortsatt utveckling av nu ifrågavarande system önskvärd och lämplig. Med den avsevärda utveckling, lastbilstrafiken numera erhållit, lär detta vara möjligt

utan sådana kapitalutlägg, sådana ekonomiska risker eller en sådan omfattande och invecklad organisation, som vissa i utlandet i detta syfte anlitade utvägar innebära. Undantagsvis kunna på grundval av den för trafikutövarna i beställningstrafik stadgade körskyldigheten transporter med lastbil till eller från järnvägarna åstadkommas även om frivillig överenskommelse icke kan träffas.

NIONDE KAPITLET

Angående vissa i samband med tillståndsgivningen stående spörsmål av allmän karaktär.

Ordnandet av reservtrafiken.

I nu gällande motorfordonsförordning äro några särskilda bestämmelser om reservtrafik icke meddelade. Från förordningens ståndpunkt göres sålunda varken ifråga om tillståndsgivningen eller beträffande bestämmandet av typ och antal av automobiler, som skola användas i yrkesmässig trafik, eller beträffande godkännande av vagnar avsedda för sådan trafik någon skillnad mellan den ordinära trafiken och reservtrafiken. En följd härav är även, att i de bestämmelser, som reglera trafikutövarens förpliktelser gentemot allmänheten, något stadgande, som innebär skyldighet för honom att sörja för tillgång till reservmateriel för säkerställande av hans möjligheter att tillgodose allmänhetens trafikbehov även vid tillfällen av högtrafik saknas. Emellertid utgör ordnandet av reservvagnsfrågan eller med andra ord tillgodoseandet av högtrafiken ett så betydelsefullt praktiskt spörsmål, att särskilda bestämmelser och åtgärder för detta ändamål redan, såsom närmare nedan omförmäles, på skilda håll nödvändiggjorts.

För samtliga de kommunikationsmedel, som hava att tillgodose allmänhetens trafikbehov, är trafikmängden i hög grad varierande. Variationerna sträcka sig icke allenast över längre perioder såsom t. ex. goda eller dåliga konjunkturer, årstider, större helger o. s. v. utan även till olika dagar och olika tider på dagen. Så vitt t. ex. persontrafiken med automobiler angår, kan en särskild händelse, ett idrottsevenemang, ett folkmöte, en större folkfest eller ett häftigt oväntat regn plötsligt under en viss dag stegra efterfrågan på automobiler vida över det normala; men även under dagens olika timmar är efterfrågan i hög grad växlande. I en stad som Stockholm är exempelvis efterfrågan på personbilar beroende av sådana faktorer som teatrarnas och andra nöjeslokalers öppnings- och stängningstid, tiden för skärgårdsbåtarnas avgång och ankomst, de större persontågens ankomst och avgång, bankernas stängningstid o. s. v. I den egentliga förortstrafiken

varierar persontrafiken såväl efter tid som färdriktning; den ingående trafiken är ojämförligt störst om morgnarna; den utgående trafiken visar en lika starkt tillspetsad kurva på eftermiddagarna. Lastbilstrafikens dagliga variationer framkallas åter av sådana faktorer som början och slutet av arbetstiden i handel och industri, tiden för stängning av järnvägarnas godsmagasiner eller för större lastfartygs ankomst och avgång m. m.

Uppenbart är, att vid den behovsprövning, som författningsenligt skall ligga till grund för beviljandet av trafiktillstånd, nu anförda förhållanden äro av synnerlig betydelse, i det att de, därest över huvud trafikbehov konstateras föreligga, böra framkalla frågan, huruvida detsamma är att anse såsom liggande inom det normala och konstanta trafikbehovet eller huruvida detsamma endast avser ett tillfälligt sådant behov. Även i sådana fall, där ett konstant behov konstateras föreligga, bör emellertid uppmärksamhet ägnas åt frågan, huruvida icke detsamma gör sig gällande allenast under viss begränsad tid av dagen eller under vissa eljest begränsade perioder eller med andra ord huruvida icke i själva verket detsamma avser allenast de spetsbelastningar i trafiken, som periodiskt kunna inträffa. I den mån av undersökningen framgår, att så verkligen är fallet, bör detta tydligen återverka även på tillståndsgivningen så till vida, att trafiktillståndet så vitt möjligt begränsas på sådant sätt, att den nytillkomna trafiken kommer att inriktas på tillgodoseende av just det trafikbehov, som föranlett ansökningen. Av så mycket större vikt är detta, som eljest — på sätt nedan närmare skall anföras — varje trafikutövare i sitt eget ekonomiska intresse drives att med undvikande av trafik med utpräglad karaktär av topptrafik söka inrikta sig på konstanta och normala trafikuppgifter.

Att konstaterandet av förekomsten av variationer i trafiken bör för en sökande föranleda rätt att erhålla det trafiktillstånd, som erfordras för tillgodoseende av sådan topptrafik, som förut befintliga automobiler i yrkesmässig trafik icke äro i stånd att ombesörja, är allenast den ena, och måhända den minst viktiga sidan av de konsekvenser, som nämnda förhållande medför. Från den tillståndsbeviljande myndighetens synpunkt sett är knappast mindre angeläget att ombesörjandet även av topptrafiken uppfattas som en trafikutövare åliggande förpliktelse och att åtgärder vidtagas för att, inom ekonomiskt rimliga gränser, tillförsäkra allmänheten tillgodoseende även av ett dylikt trafikbehov eller med andra ord att ålägga vederbörande trafikutövare att vara rustad med reservmateriel i sådan omfattning, att han, så vitt på honom ankommer, kan med egna trafikmedel ombesörja även den högtrafik, som han rimligen bör, såsom konsekvens av sin ställning som trafikutövare, ombesörja.

I sådana ekonomiska företag, vilka huvudsakligen hava att tillgodose momentana behov och vid vilka därför skillnaden i efterfrågan på före-

tagets prestationer icke kan utjämnas genom lagring, innebär nämligen tillgodoseendet av företaget åvilande toppbelastningar en företags produktion fördyrande faktor, som ofta med utomordentlig styrka gör sig gällande.

Det sagda gäller även om de kostnader, som en utöware av allmän trafik, vilken inriktar sig på tillgodoseende av allmänhetens trafikbehov, nödgas ikläda sig för mötande av trafikens toppbelastning.

Med hänsyn till den järnvägarna åliggande trafikeringskyldigheten, som, särskilt vad godstrafiken angår, är av helt annan natur, än den som åligger den yrkesmässiga automobiltrafiken, hålles också vid dessa rullande materiel i sådan omfattning, att trafikbehovet kan tillgodoses även vid mera extrema toppbelastningar, vare sig dessa hänföra sig till olika tider av år eller dygn eller bero på osedvanliga förhållanden.

Järnvägarnas trafikkapacitet kan också på grund härav vid behov i hög grad utökas, såsom framgår av en jämförelse mellan de trafikprestationer, som vid statens järnvägar utfördes åren 1914 och 1916.

	År 1914	År 1916	Ökning 1914—1916 %
Antal lokomotiv i medeltal per år	884	959	8.5
Personkilometer, milj.	1 164	1 448	24.4
Tonkilometer i godstrafik, milj.	2 056	3 747	82.2

Automobiltrafiken har emellertid hittills ingalunda övertagit samma samhällsekonomiska förpliktelser som järnvägarna i nu förevarande avseende. Organiserad som den är och måste vara efter privatekonomiska synpunkter, kan den i princip icke finna lämpligt att utrusta sig med större antal vagnar än som motsvarar företags ekonomiska optimum eller med andra ord med vad som erfordras för ombesörjande av genomsnittstrafiken. Då på grund härav uppenbarligen också kostnaderna för dess bedrivande komma att ligga avsevärt lägre än vad som skulle bliva fallet, om den hade att ombesörja även högtrafiken, inträda två ur konkurrenssynpunkt synnerligen betydelsefulla följder, nämligen

1) att automobiltrafikföretagen såsom befriade från nyss nämnda andel av kostnaderna kunna hålla lägre priser för sina transportprestationer än vad som skulle vara möjligt, om företagen hade samma förpliktelse att tillgodose högtrafiken som järnvägarna;

2) att den högtrafik, som automobiltrafiken till följd härav icke kan ombesörja, kommer att överflyttas på järnvägarna, vilka på grund härav nödgas ikläda sig kostnader för den trafik, som automobiltrafiken ratar.

Om, på sätt ovan anförts, ordnandet av reservtrafiken är av synnerlig betydelse för en rationell reglering av den allmänna automobiltrafiken, så torde dock vid meddelande av trafiktillstånd för nämnda ändamål eller av tillstånd att för samma ändamål insätta automobiler i trafik eljest tillämpade principer ifråga om tillståndsgivning icke alltid böra schematiskt användas; tvärtom torde i många fall befinnas lämpligt att, så vitt reservtrafiken angår, i vissa avseenden avvika från eljest tillämpade principer. En individuell fördelning av dylika tillstånd kan nämligen i många fall icke rättvisligen genomföras på grund av att behovet av reservfordon ofta nog understiger behovet av fordon för normal trafik i så hög grad, att icke alla trafikutövare, som med samma fog kunde göra anspråk på erhållande av rätt till reservtrafik, kunna medgivas tillstånd därtill. Särskilt gäller detta ifråga om drosk- och lastbilstrafik, i vilka flertalet yrkesutövare hava endast en automobil i ordinarie trafik. Då å andra sidan ombesörjandet av reservtrafiken ofta nog, från trafikutövarnas synpunkt sett, är att uppfatta mera som en med den övriga trafikutövningen följande förpliktelse än som en förmån, skulle utkrävandet av denna skyldighet endast av ett begränsat antal trafikutövare kunna försätta dessa i sämre ställning än övriga trafikutövare inom samma rörelsegren. Detta har föranlett till att man, där nu föreliggande fråga upptagits till mera ingående prövning, i åtskilliga fall sökt åstadkomma en utjämning av nämnda rättigheter och skyldigheter genom att överlåta rätten och förpliktelsen att ombesörja reservtrafiken till en särskild förening av trafikutövare, vilken i sin ordning ombesörjer fördelningen därav mellan tillståndshavarna. Särskilt har en sådan anordning, på sätt nedan närmare angives, förekommit ifråga om reservvagnar för persontrafik.

Några exempel på åtgärder i detta avseende torde böra anföras.

Enligt § 6 i gällande droskreglemente för *Stockholm* (överståthållarämbetets kungörelse den 28 januari 1931) äger droskägare, som erhållit tillstånd till drosk-rörelse, icke utan särskilt tillstånd av överståthållarämbetet utöva verksamheten, förrän han hos ämbetet visat, att han är medlem av en av ämbetet godkänd sammanslutning av droskägare med uppgift att inrätta och vidmakthålla ett gemensamt telefonväsen samt handhava de övriga angelägenheter, som ämbetet finner böra tillkomma en sådan sammanslutning.

För närvarande finnas inom *Stockholm* fyra dylika av överståthållarämbetet godkända sammanslutningar, nämligen *Stockholms droskägareförening* u. p. a., *Trafikföreningen Taxi*, tidigare benämnd *Stockholms trafikbilägares centralförening* u. p. a., *Bromma droskägareförening* och *Stockholms förstäders droskägareförening*.

Under det att tillstånden till utövande av vanlig trafik äro ställda på varje särskild trafikutövare, har däremot rätten till användande av reservvagnar kollektivt ordnats, så vitt medlemmarna i *Droskägareföreningen* och *Taxi* angår. Av nämnda föreningar har nämligen den förra tilldelats 200 och den senare 100 reservvagnsnummer, avsedda att komma till användning i sådana fall, då reservvagnar måste insättas på grund av ökat trafikbehov. För medlemmar i de båda

återstående föreningarna äro däremot även tillstånden till användande av reservvagnar individuella.

Innehav av rätt till insättande av reservvagnar innebär för vederbörande å ena sidan befogenhet att använda dem i trafik å lördags- och helgdagsaftnar samt å söndagar och helgdagar samt å andra sidan skyldighet att insätta dem i trafik, när polismyndigheten så påfordrar.

Under senare år har på grund av att antalet drosknummer i Stockholm varit för stort i förhållande till det normala trafikbehovet, reservvagnsnumren sällan kommit till användning. Det antal reservnummer, som tilldelats ovannämnda föreningar, äga dessa emellertid fördela bland sina medlemmar, och under tider, då antalet reservvagnar överstiger antalet reservnummer, sker fördelningen i tur och ordning mellan medlemmarna månadsvis eller för annan lämplig period. Reservnumren bära röd bottenfärg, men äro för de olika föreningarna numrerade på olika 100-tal, så att t. ex. Droskägareföreningens reservnummer omfatta numren 800—1000 och Taxis reservnummer 1200—1300. Huruvida och i vilken omfattning bilar med reservnummer få komma till användning, bestämdes ursprungligen av polismyndigheten för varje särskilt fall; men numera har generellt tillstånd lämnats att insätta dylika bilar i trafik å sön- eller helgdagar eller dag före sådan dag; i övriga fall kräves däremot särskilt tillstånd av polismyndigheten. En underrättelse om att reservvagnarna må tagas i bruk innebär också förpliktelse för vederbörande att insätta vagnen i trafik för den tid, som tillsägelsen avser. Den tid, under vilken reservvagnarna på grund härav insättas i trafik, anpassas efter körfrekvensen och varierar för olika årstider och tillfällen. Sommartid pläga t. ex. reservvagnarna insättas vid tiden för skärgårdsbåtarnas avgång, lördags- och helgdagsaftnar, vid slutet av de större helgerna eller eljest vid särskilda tillfällen såsom t. ex. vid kapplöpningar eller andra evenemang.

Fördelarna av detta system äro från trafikutövarens synpunkt sett, att man vid tillfällen av toppbelastning kan hastigt insätta så stort antal automobiler, som behöves för att tillgodose trafikbehovet, och sedermera, när detta nedgår, kan lika hastigt taga det icke behöfliga antalet vagnar ur trafik och att på grund härav den ordinarie vagnparken kan anpassas efter den vanliga körfrekvensen. Härigenom tillgodoses också för allmänheten, så vitt möjligt är, tillgång till bilar efter trafikbehovet.

I *Göteborg* äro åter icke allenast tillstånd till drosktrafik utan även rättigheter att använda reservautomobiler i drosktrafikrörelse individuella och meddelas sålunda, därest trafiken anses behöflig, varje särskild sökande efter där- om till poliskammaren ingiven ansökan.

Reservautomobilerna insättas automatiskt i trafik såsom ersättare för de ordinarie droskautomobilerna vid tillfällen, då dessa av någon anledning måste tagas ur trafik. Därjämte skola reservautomobilerna, då polismyndigheten så påfordrar, insättas i trafik vid tillfällen, då efterfrågan på droskautomobiler väntas bliva betydligt större än under normala förhållanden, såsom vid större idrotts-evenemang, vid högtider o. s. v. I den i *Göteborg* bedrivna yrkesmässiga automobiltrafiken för godsbefordran förekommer för närvarande icke någon reservtrafik, enär trafikbehovet i detta avseende anses fullt tillgodosett.

I *Malmö* har reservvagnsfrågan ordnats på det sätt, att droskägarna bildat en kooperativ förening, vilken står som ägare till reservbilarna och innehar tillstånd att insätta dessa i trafik. Vid de tillfällen, då reservvagnarna insättas i trafik, föras de av personal, som är direkt anställd hos och avlönad av förenin-

gen. Behållningen av rörelsen går till föreningen. Huruvida och i vilken omfattning reservvagnarna skola insättas i trafik, tillkommer det polismyndigheten att bestämma.

Ungefär samma system har i enstaka fall kommit till användning även i landsorten. Sålunda ägas t. ex. i *Karlskoga municipalsamhälle* de reservbilar, som behövas för droskägarnas räkning därstädes, av en förening, bildad med dem såsom medlemmar. Rätten att insätta reservautomobiler i trafik bestämmes därstädes av föreningsstyrelsen i samråd med polismyndigheten.

Där reservbilsfrågan icke på ovan angivet sätt kollektivt ordnats, hava på sina håll individuella tillstånd till reservtrafik beviljats under förutsättning att reservbilar icke få användas annat än för därmed avsett ändamål. Därvid har samtidigt föreskrift meddelats för kontroll å efterlevnaden av denna bestämmelse. Ett uttryck för denna princip utgör exempelvis följande bestämmelse i reglementen för yrkesmässig automobiltrafik inom vissa samhällen i Gävleborgs och Kopparbergs län.

»Tillstånd kan innefatta rättighet att vid förefallande behov insätta visst antal reservbilar i tillståndshavarens verksamhet. Dylika reservbilar må dock icke insättas utan medgivande av polisupplysningsmannen i köpingen (resp. av vederbörande landsfiskal). Medgivande skall avse vissa bestämda dagar eller tillfällen.»

Angående sättet för ordnande av reservtrafiken har poliskammaren i Malmö uttalat, att det icke torde vara lämpligt, att den enskilde droskägaren, som i regel äger antingen hälften av en droskrättighet eller en droska ensam, ålägges att tillhandahålla reservdroska. Reservdroskornas verksamhet måste nämligen beräknas tidvis komma att medföra ekonomisk förlust, eftersom antalet driftsdagar för reservdroskorna knappast omfattar $\frac{1}{3}$ av årets dagantal. Äges däremot reservdroskorna, såsom fallet är i Malmö, av en av droskägarna samfällt bildad ekonomisk förening, drabbar förlusten av rörelsen icke direkt den enskildes ekonomi. Detta har visat sig innebära en styrka för reservdroskrörelsens upprätthållande under ekonomiskt negativa trafikperioder.

Ordnandet av reservtrafiken är, såsom av det föregående framgår, mera en administrativ än en legislativ angelägenhet, mera en fråga om riktig tillståndsgivning än om lagstiftning. I och för sig hava nu gällande bestämmelser icke inneburit hinder för vidtagande av ändamålsenliga åtgärder i detta syfte, ehuru å andra sidan varje anvisning därom saknats såväl i bestämmelserna som i förarbetena därtill. Så till vida kunde också särskilda legala föreskrifter i ämnet anses överflödiga även för framtiden. Icke desto mindre hava vi emellertid ansett vissa bestämmelser för nu ifrågavarande ändamål erforderliga med hänsyn till att viktiga praktiska intressen kräva en allmän användning av sådana åtgärder, som hittills förekommit endast i begränsad omfattning. Huvudsakligen torde emellertid bestämmelser i ämnet, såsom berörande administrativa detaljer, böra meddelas under de tillämpningsbestämmelser, som böra åtfölja huvudförfattningen, i detta sammanhang torde vara tillfyllest med vissa kortfattade stadganden, avsedda att befrämja sådana anordningar, som i det föregående förordats. För detta ändamål har dels under § 15 influtit föreskrift, att trafik-

tillstånd kan, där så anses lämpligt, avse allenast rätt för trafikutövare eller sammanslutning av trafikutövare till bedrivande av reservtrafik, dels ock under § 31 föreslagits bestämmelse att innehavare av tillstånd till beställningstrafik skall, därest tillståndsbeviljande myndigheten därom förordnat, vara skyldig att ansluta sig till viss av nämnda myndighet godkänd förening av utövare av allmän trafik med uppgift att handhava de gemensamma angelägenheter, som myndigheten finner böra tillkomma en sådan sammanslutning. Sistnämnda föreskrift är avsedd att möjliggöra, bland annat, ordnandet av reservvagnsfrågan genom kollektiva tillstånd, på sätt i det föregående angivits.

Befrämjandet av sammanslutningar mellan vissa trafikutövare.

Vad i det föregående anförts har givit anledning uppmärksamma den betydelse, som en sammanslutning av trafikutövare till en fast organisation haft för möjliggörande av reservtrafikens ordnande, i det att en dylik föreningsbildning på sina håll utgjort själva förutsättningen därför. Emellertid kan även eljest en ändamålsenlig organisation av utövare av allmän trafik inom ett visst samhälle eller inom en viss krets av samhällen uppenbarligen tillgodose många viktiga intressen. I första hand underlättas därigenom för trafikutövarna förvaltningen av sådana angelägenheter, som äro för dem gemensamma, såsom t. ex. anordnandet av gemensamt beställningskontor eller av gemensam telefonväxel, anskaffande och tillhållande av gemensamt reservmateriel samt avgivande av utlåtande och framställningar i sådana fall, då ett representativt uttryck för deras gemensamma uppfattning erfordras. Även yrkesutövarnas strävan att uppehålla kårens yrkesstandard genom krav på tillräckliga personliga kvalifikationer hos dess medlemmar och utmönstring av sådana element, som icke i detta avseende fylla behöriga anspråk, måste genom en dylik organisation befrämjas. Det stora förtroende, som åtskilliga till allmänhetens förfogande stående dylika organisationer, såsom t. ex. stadsbudskårerna i städerna, tillvunnit sig för omsorg och pålitlighet vid utförande av anförtrödda uppdrag, visar, vilka gynnsamma verkningar en dylik åtgärd kan ur nyssnämnda synpunkter få. Angelägenheten av att söka giva myndigheternas stöd åt dylika strävanden till självdisciplin och högre personlig standard inom den kår, som i den allmänna automobiltrafiken står till allmänhetens förfogande, är så mycket större, som trafikutövarna i denna trafik vid utförande av anförtrödda uppdrag övertaga ansvaret för allmänhetens säkerhet till liv eller egendom — vad den sistnämnda angår ofta till betydande belopp. Det torde ingalunda kunna göras gällande, att för närvarande åtgärder i detta syfte äro obehövliga. Även om det övervägande flertalet yrkesutövare icke lämna rum för anmärkning i förevarande avseende, hava

dock personer, som haft praktisk erfarenhet på detta område, med skärpa framhållit behovet av kraftiga åtgärder till stöd för bekämpande av de ansvarslösa element, som otvivelaktigt synas på sina håll förekomma och som, ehuru ringa till antal, dock alltför mycket kunna bliva bestämmande för uppfattningen om och förtroendet för kåren i dess helhet.

Även ur allmänhetens synpunkt är en organisation av förevarande slag till övervägande del att betrakta såsom en fördel särskilt därigenom att beställningar av eller andra uppgörelser om körningar underlättas till följd av att trafikkunden kan på ett enda eller ett fåtal ställen få alla erforderliga upplysningar och träffa erforderliga överenskommelser i stället för att behöva söka sådana på ett flertal ställen.

Ikke minst ur den synpunkt, som i detta sammanhang främst är aktuell, nämligen med hänsyn till konkurrensen såväl de olika trafikmedlen som de särskilda trafikutövarna emellan, göra sig liknande synpunkter gällande. Den ofta överklagade bristen på fast prisbildning inom den yrkesmässiga automobiltrafiken och särskilt därvid inom lastbilstrafiken torde till väsentlig del hava föranletts eller för varje fall förvärrats av att trafikutövarna merendels operera i småföretag var för sig och att något sammanhållande organ, som åtminstone i någon mån kunnat verka prisreglerande, hittills praktiskt taget saknats. Det måste förutsättas, att i samma mån som utövarna av denna trafik övervinna den nuvarande splittringen, en sundare prisbildning och större stabilitet i frakterna skall kunna åstadkommas.

Ehuru i de allmänna bestämmelserna angående den yrkesmässiga automobiltrafiken stöd för organisationssträvanden av nu förevarande slag saknats, hava dock på sina håll i samband med tillståndsgivningen bestämmelser meddelats i syfte att befrämja sådana. Sålunda gäller exempelvis, på sätt redan tidigare anförts, enligt § 6 i droskreglementet för Stockholm (överståthållarämbetets kungörelse den 28 januari 1931), att droskägare, som erhållit tillstånd till droskrörelse, icke äger utan särskilt tillstånd av överståthållarämbetet utöva verksamheten, förrän han hos ämbetet visat, att han är medlem av en av ämbetet godkänd sammanslutning av droskägare med uppgift att inrätta och vidmakthålla ett gemensamt telefonväsen samt handhava de övriga angelägenheter, som ämbetet finner böra tillkomma en sådan sammanslutning. Även i ett flertal andra städer liksom inom köpingar och municipalsamhällen har emellertid, enligt vad en granskning av i svenska stadsförbundets bibliotek befintliga reglementen för drosktrafik eller yrkesmässig automobiltrafik givit vid handen, motsvarande bestämmelse fastställts.

I en till chefen för kommunikationsdepartementet den 29 december 1934 ingiven framställning, som av denne överlämnats till trafikutredningen för att tagas i övervägande vid uppdragets fullgörande, har *Öster-*

götlands läns trafikbilägareförening, med vilken *Sveriges trafikbilägares riksförbund* instämt, hemställt om stöd för det organisationsarbete, som föreningen för nu ifrågavarande ändamål sökt få till stånd.

I skrivelsen anföres bland annat, att, ehuru på vissa orter trafikutövarna sammanslutits till en gemensam droskorganisation, har sedermera rätt medgivits för vissa trafikutövar att bedriva yrkesmässig persontrafik på en dylik ort utan skyldighet för dem att vara anslutna till organisationen. Detta har möjliggjort för de utom organisationen stående trafikbilägarna att effektivt konkurrera med de till densamma anslutna. De självständiga utövarna ha nämligen varit befriade från de pålagor, som droskreglementet föreskrivit för övriga, såsom passning vid järnvägsstationer eller andra tillfällen; på grund härav hava de kunnat bättre än de övriga konkurrera om stora lönande uppdrag. Hade jämväl dessa varit anslutna till droskstationen, skulle de gynnsamma beställningarna liksom också bördan för organisationens upprätthållande hava kunnat mera rättvist fördelas mellan trafikbilägarna. Även för allmänheten vore fördelarna av en dylik organisation påtagliga, genom att den besparades besväret att i vissa fall behöva ringa från den ena trafikbilägaren till den andra, innan en ledig bil kunde erhållas. Föreningen ansåge det alldeles nödvändigt, att en lösning av förevarande spörsmål komme till stånd.

För vår del hava vi ansett oss böra genom en föreskrift i nu förevarande syfte söka befrämja en sådan organisation av de på en viss plats eller inom en viss krets verksamma trafikutövarna, som är ändamålet även med nyss omförmälda, av tillståndsbefviljande myndigheten meddelade bestämmelser. För ändamålet har i § 31 influtit bestämmelse, att innehavare av tillstånd till beställningstrafik skall, därest tillståndsbefviljande myndigheten därom förordnat, vara skyldig att ansluta sig till viss av nämnda myndighet godkänd förening av utövar av allmän trafik med uppgift att handhava de gemensamma angelägenheter (exempelvis ifråga om inrättande och vidmakthållande av gemensamt beställningskontor eller gemensamt telefonväsen eller om anskaffande och tillhandahållande av reservmateriel eller om fördelning av inkommande uppdrag å körning eller om företrädande av trafikutövarna i gemensamma angelägenheter inför myndigheter och andra), som myndigheten ifråga finner böra tillkomma en sådan sammanslutning. Vid myndighetens prövning av frågor av förevarande slag torde böra beaktas, att anslutning, varom nu är fråga, icke bör åläggas utövar av beställningstrafik i sådana fall, då skäl för undantag från en sådan skyldighet föreligga, såsom t. ex. då beställningstrafik endast utgör underordnad del av ett järnvägs- eller linjetrafikföretags rörelse. Likaledes torde även sådana institutioner som exempelvis hyrverk, vilkas rörelse icke är att jämställa med övriga slag av beställningstrafik, böra undantagas i detta sammanhang.

Av vikt är givetvis att tillse, att föreningar av ifrågavarande slag fylla den uppgift, som i allmänhetens intresse ålagts dem, och icke obehörigen utnyttjas av trafikutövarna till förfång för det allmännas intressen.

Trafiknummer.

Enligt motorfordonsförordningen § 27 mom. 4 må automobil icke användas i yrkesmässig trafik utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som har att meddela trafiktillstånd. Under färd skall en i dylik trafik använd automobil enligt § 21 mom. 1 vara försedd bland annat med igenkänningsmärken, vilka likväl icke skilja sig från dem, som äro föreskrivna även för privatbilar. Därjämte gäller, enligt en i § 27 mom. 6 intagen bestämmelse, som i förordningen influtit på hemställan av 1930 års riksdag i anslutning till en i ämnet väckt motion, att länsstyrelsen äger föreskriva, att å automobil, som inom länet användes i yrkesmässig trafik, skall å utifrån väl synlig plats finnas anbragt en särskild skylt, upptagande ordet »Trafikbil». Så vitt angår personomnibusar i yrkesmässig trafik hava därjämte av Kungl. Maj:t meddelats normalbestämmelser, enligt vilka bland annat gäller, att omnibusar skola vara försedda med vissa skyltar och anslag, genom vilka fordonets användning för nämnda ändamål framgår, varjämte omnibuslinjens ändpunkter skola vara tydligt angivna å vardera yttre långsidan av karosseriet.

Ändamålet med först omförmälda, i § 21 mom. 1 meddelade bestämmelse är tydligen att förhindra, att trafikutövare skall kunna i trafik insätta ett större antal automobiler än tillståndsbeviljande myndigheten avsett. Om emellertid detta antal utmätts med hänsyn till det normala trafikbehovet, kan detta komma att bliva otillfredsställande tillgodosett, därest en eller flera av de automobiler, vilka trafikutövaren äger använda i trafiken, måste tagas ur densamma för reparation eller av annan orsak. Även kan under ogynnsamma omständigheter trafikutövaren själv utsättas för kännbara inskränkningar i sin yrkesutövning. Vad åter angår den i § 27 mom. 6 meddelade bestämmelsen är densamma tydligen i första hand avsedd att möjliggöra för allmänheten att redan på avstånd igenkänna en automobil, som kan tagas i bruk för yrkesmässig trafik, men vidare även att möjliggöra kontroll över att icke andra automobiler än sådana, som för ändamålet godkänts, skola kunna användas därför. Ur dessa synpunkter har visserligen sistnämnda föreskrift icke givit anledning till erinran, men beteckningen »Trafikbil» har icke sällan ansetts i viss mån vanprydande, anbringad som den merendels är, på ett sätt som ogynnsamt påverkar bilens utseende.

Ett smidigare och på samma gång vida mer effektivt system för tillgodoseende av ovan angivna intressen äro de trafiknummer, som flerstädes, särskilt så vitt drosktrafiken angår, kommit till användning. Så vitt exempelvis Stockholm angår, är innebörden av systemet följande.

Varje resolution om tillstånd till drosktrafik åtföljes i Stockholm av ett särskilt drosknummer, som skall anbringas å automobilen, när denna an-

vändes i trafiken. För medlemmarna i de särskilda, ovan omnämnda föreningarna är drosknumrets bottenfärg olika, nämligen för medlemmar i Droskägareföreningen svart, för medlemmar i Taxi grön samt för medlemmar i Bromma och Stockholms förstaders droskägareföreningar gul.

Om droskägaren har flera automobiler godkända för allmän trafik än det antal drosknummer, som tilldelats honom, äger han överflytta numret mellan bilarna efter eget bedömande utan skyldighet att för varje gång göra anmälan därom till polismyndigheten. Detta innebär, från trafikutövarns synpunkt sett, den fördel att han icke mister rätten att hålla ett bestämt antal vagnar i trafik allenast av den anledning, att en viss bil för tillfället icke kan användas på grund av reparation eller av annan orsak, ävensom att en droskbil, som blivit i viss mån försliten men likväl fortfarande är användbar för sitt ändamål, kan komma till användning såsom reservvagn, sedan droskägaren anmält, att han förfogar över sådan. Användningen av trafiknummer förstärker från den tillståndsgivande myndighetens synpunkt sett kontrollen över att icke vagnar obehörigen tas i bruk för yrkesmässig trafik samt medför för trafikutövaren den väsentliga fördel, att han efter behov kan använda än den ena och än den andra av de hos honom befintliga vagnar, som godkänts för allmän trafik, utan att emellertid dylika vagnar någonsin samtidigt kunna komma i användning till större antal, än som av tillståndsbeviljande myndigheten avsetts. Främst göra sig, på sätt nyss framhållits, fördelarna av detta system gällande för trafikutövarna, och det har därför även från deras sida livligt uppskattats. Uttryck härför utgöra till oss inkomna framställningar från *Sveriges droskbilägares riksförbund* och *Sveriges trafikbilägares riksförbund*. Av det förra förbundet har framhållits önskvärdheten av att drosknummer anbringas å samtliga bilar, som brukas i yrkesmässig persontrafik, dock att hyrverksföretag under vissa förhållanden böra kunna medgivas dispens från skyldighet att föra sådant nummer. Å drosknummerplåt bör enligt förbundets mening anbringas, förutom numret, vapnet för stad eller län, där bilen är registrerad, samt namnet å bilens stationsort.

Sveriges trafikbilägares riksförbund erinrar i samma ämne, att förbundet i upprepade skrivelser hemställt, att samtliga i yrkesmässig automobiltrafik använda automobiler måtte utmärkas med särskilt trafiknummer, försett med vederbörande stads eller läns vapen och således skyddat för efterapning. Detta trafiknummer borde åtfölja trafiktillstånd samt återställas vid upphörande av trafiken. Härigenom skulle detsamma tjäna som effektiv kontroll över att icke fordon utnyttjades utan vederbörligt tillstånd samt dessutom över att fordonen vore godkända för den trafik, för vilken de användes. Redan nu hade i de flesta större städer drosktrafiken utrustats med dylika trafiknummer, och ehuru dessa beklagligtvis varit av vitt skilda modeller, hade systemet visat sig ur kontrollsynpunkt syn-

nerligen praktiskt. Förbundet håller före, att ett dylikt system är ur alla synpunkter långt effektivare än det nu i motorfordonsförordningen förutsatta systemet, enligt vilket automobil i yrkesmässig trafik kan förses med beteckningen »Trafikbil», varför förbundet hemställer, att bestämmelser om trafiknummer måtte intagas i författningen. Dessutom hemställer förbundet, att avgörandet härvidlag icke som hittills lägges i länsstyrelsernas hand, då detta alltid visat sig leda till en mängd olämpliga olikheter.

På de skäl, som i det föregående anförts, anse vi bestämmelser även i förevarande syfte lämpliga och erforderliga. Emellertid måste beaktas, att genom införande av denna bestämmelse på en gång en icke oväsentlig ökning av det tillgängliga fordonsbeståndet äger rum, då därigenom varje tillstånd kan bli för trafik effektivt — ett förhållande som måste av de tillståndsgivande myndigheterna beaktas.

I och för sig finnes icke någon anledning att begränsa systemets användning allenast till persontrafiken; tvärtom gör sig behovet därav måhända med ännu större styrka gällande ifråga om lastbilstrafiken; men då beträffande sistnämnda slags trafik särskilda beteckningar för bilar i när- eller fjärrgodstrafik enligt vår mening böra föreskrivas, torde de bestämmelser, varom nu är fråga, närmast böra åsyfta persontrafiken. Härvid torde emellertid icke allenast den vanliga drosktrafiken med personautomobiler böra inbegripas under de ifrågasatta bestämmelserna utan även omnibusar, vare sig de användas i linje- eller beställningstrafik. Å andra sidan torde bestämmelserna böra inrymma möjlighet till undantag där så anses lämpligt, vilket t. ex. är fallet beträffande hyrverken, vilkas rörelse är baserad på att de automobiler, som genom dem tillhandahållas, till det yttre likna vanliga privatbilar. Huvudsakligen torde även i detta fall de blivande bestämmelserna i ämnet böra inrymmas i de särskilda tillämpningsbestämmelser, som böra åtfölja nu ifrågavarande förordning. I detta sammanhang torde vara tillfyllest med en under § 33 föreslagen bestämmelse, enligt vilken Konungen äger meddela närmare bestämmelser angående särskild beteckning å automobil, som användes i allmän trafik, ävensom angående tillhandahållande, återkallande och kontroll över för ändamålet använda beteckningsmärken.

Taxameterapparat eller väglängdmätare å vissa personbilar.

Den numera åtminstone i städerna vanliga användningen av taxameterapparater grundar sig icke på någon bestämmelse i motorfordonsförordningen. I det av 1927 års motorfordonssakkunniga avgivna betänkande, som låg till grund för nämnda förordning, hade likväl föreslagits rätt för

vederbörande myndighet att i stadstrafik för personbefordran stadga taxameterplikt; beträffande länstrafiken åter ansågo de sakkunniga sådan förpliktelse ej böra införas, då det nämligen i denna trafik ofta förekomme, att fastställda taxor underskredes. De sakkunniga ansågo sig dock kunna förvänta, att taxameterapparater alltmer skulle komma till användning i denna trafik, detta på den grund att dylika apparater vore bekväma och jämväl fördelaktiga för automobilägarna.

I Kungl. Maj:ts förslag till 1930 års riksdag i ämnet hade emellertid detta förslag strukits. Någon motivering härför förekom icke i propositionen.

I av Kungl. Maj:t utfärdad författning har användningen av taxameterapparat eller väglängdmätare därefter berörts endast genom ett Kungl. Maj:ts cirkulär till länsstyrelserna den 26 februari 1931 angående normaltaxa för länstrafik med vanlig personautomobil. Häri förekommer en föreskrift av innehåll, att å varje personautomobil, som användes i länstrafik, skall finnas anbragt väl synlig väglängdmätare eller taxameter, båda av modell, som godkänts av länsstyrelsen. I anslutning därtill hava även i taxebestämmelserna avgifterna beräknats under förutsättning av att antingen väglängdmätare eller taxameter använts.

Oaktat bristen på obligatoriskt gällande bestämmelser i ämnet har emellertid användningen av taxameterapparater eller, i vissa fall, väglängdmätare utvecklats alltmer. I Stockholm, varest man tidigare följt en mindre snäv men med många olägenheter förenad politik i detta avseende, beslöts år 1924 införande av obligatorisk taxameter på samtliga bilar i drosktrafik, och huvudstadens exempel följdes snart av andra städer. Numera torde icke finnas mer än två eller tre mindre städer i Sverige, varest icke taxameterapparater antingen genom föreskrift av myndigheterna eller genom överenskommelse mellan droskägarna införts.

Sedan även på landsbygden den yrkesmässiga trafiken för personbefordran börjat alltmer uttränga de gamla hästskjutsarna, gjorde sig snart nog behovet av normer för fastställande av körlega i denna trafik gällande. Efter det man tidigare för detta ändamål använt zontaxor, övergick man alltmer till att fastställa ersättning efter viss taxa per körd kilometer, vilket åter i sin ordning medförde behov av tillförlitliga mätare av den körda vägsträckan. Detta föranledde Kungl. automobilklubben att år 1920 i samarbete med statens provningsanstalt utarbeta föreskrifter beträffande de »fordringar, vilka böra uppfyllas av väglängdmätare, avsedda såsom officiella, kontrollerande instrument över taxor vid yrkesmässig automobiltrafik»; och sedan väglängdmätare av såväl svensk som utländsk tillverkning godkänts av statens provningsanstalt såsom uppfyllande dessa föreskrifter, började från och med år 1921 i åtskilliga län bestämmelser införas

om att trafikbilar i persontrafik skulle vara försedda med väglängdmätare eller, i vissa fall, antingen godkänd väglängdmätare eller taxameter. År 1929 infördes i Västmanlands län på begäran av trafikbilägareföreningen i länet obligatorisk taxameter för alla bilar i yrkesmässig persontrafik.

Kungl. Maj:ts förenämnda, år 1931 utfärdade cirkulär föranledde under åren 1931—1934 i flertalet län meddelande av bestämmelser, varigenom länsstyrelserna, i anslutning till cirkuläret, föreskrev användning av väglängdmätare eller taxameter å personautomobil i länstrafik, i samband varmed tillades, att inga apparater, vare sig väglängdmätare eller taxametrar, godkändes, med mindre de förut blivit av statens provningsanstalt provade och godkända. För närvarande återstå endast 6 län, i vilka för närvarande även bilens standardmätare i länstrafik godkännes för nu ifrågasvarande ändamål. I åtminstone 4 av dessa län uppgives emellertid utfärdandet av bestämmelser, överensstämmande med dem, som inom övriga län äro gällande, vara under överbäggande.

Från trafikbilägarnas sida har införandet av taxametrar eller, för varje fall, väglängdmätare, länge framstått såsom ett önskemål. I upprepade framställningar till Kungl. Maj:t har t. ex. Sveriges trafikbilägares riksförbund hemställt, att taxameter måtte vara obligatorisk å droskautomobil i yrkesmässig automobiltrafik.

Användandet av taxameterapparat eller för varje fall av väglängdmätare i den yrkesmässiga persontrafiken innebär ur många synpunkter garanti för en mera tillfredsställande ordning än om sådan apparatur saknas. Särskilt genom den förra befrämjas möjligheten till en rättvis uppgörelse, varigenom varken trafikanten eller trafikutövaren obehörigen gynnas; kontroll vinnes automatiskt över att en fastställd taxa icke överskrides och över huvud taget åstadkommes en sådan fastare prisbildning, som särskilt ur konkurrenssynpunkt är önskvärd. Likaledes förebygges genom en dylik apparat den vittgående splittring på olika tariff typer, som nu förekommer. Även för kontrollen över resekostnader för resor, företagna i offentlig tjänsteutövning, är användningen av ett dylikt system till nytta. Utan att verkliga praktiska fördelar talat därför, skulle väl heller knappast, såsom nu blivit fallet, taxametrar eller väglängdmätare hava av länsstyrelserna blivit påbjudna i mer än $\frac{2}{3}$ av länen. Emellertid synes det kunna ifrågasättas, huruvida även för framtiden frågan om påbjudandet av dylika apparater bör regleras allenast lokalt. Någon anledning att i detta avseende upprätthålla olika bestämmelser i olika län synes icke längre föreligga; tvärtom är en såvitt möjligt enhetlig tillämpning i länen önskvärd.

För sådana trafikbilägare, som helt ägna sig åt sitt yrke, framstår den kostnad, omkring 300, resp. 170 kronor, som anskaffandet av en taxameterapparat eller en väglängdmätare innebär, icke såsom någon obillig påлага; tvärtom är intresset för införandet därav livligast från dessas sida.

Däremot kan tydligen förekomma, att personer, vilka driva yrkesmässig persontrafik allenast tillfälligt eller såsom biförtjänst, finna anskaffandet av dylika apparater innebära alltför stor kostnad. Då dylika s. k. halvyrkestillstånd icke kunna undvaras å avlägsna orter utan tillräckligt arbete för person, som uteslutande ägnar sig åt sitt yrke, bör den tillståndsgivande myndigheten i sådana fall äga rätt att medgiva undantag från skyldigheten att anskaffa taxameter eller väglängdmätare av godkänd modell.

I enlighet med det anförda hava vi under § 32 mom. 5 föreslagit en bestämmelse, som i huvudsak skulle komma att innefatta allenast ett bekräftande av redan vunna resultat av utvecklingen, innebärande *dels* att automobil, som med stationsort i stad användes i beställningstrafik för befordran av personer, skall, där ej myndighet, som meddelat trafikstillståndet, annorlunda föreskrivit, vara försedd med av myndigheten godkänd, väl synlig taxameterapparat, *dels ock* att på personautomobil, som eljest användes i beställningstrafik, skall, i den mån ej tillståndsbeviljande myndighet medgivit undantag, finnas anbragt väl synlig väglängdmätare eller taxameter, båda av modell som godkänts av myndigheten.

Individualisering av trafikstillstånden.

Angelägenheten av att i samband med tillståndsgivningen så noggrant som möjligt rätta tillståndets omfattning efter det trafikbehov, som detsamma är avsett att tillgodose, har i det föregående diskuterats närmast med hänsyn till skillnaden mellan normal trafik och reservtrafik. Det må emellertid erinras, att även eljest ett trafikbehov kan vara föranlett av så speciella förhållanden, att i samband med tillståndsgivningen bestämmelser böra meddelas i syfte att inrikta den trafik, vartill tillstånd på grund därav meddelas, på tillgodoseende av det särskilda behovet. Sådana bestämmelser kunna åsyfta antingen att bestämma transportföremålet — såsom t. ex. gruskörning, mjölktransporter, timmerkörslor, transport av skolbarn till och från skola — eller tiden för tillståndets giltighet — såsom t. ex. under utförande av ett visst vägbygge, under säsongen för timmerdrivning, under sjöfartsperioden etc. — eller dessa eller andra faktorer i förening. Lämpligt är uppenbarligen, att, i den mån trafikstillstånden kunna även av nu förevarande anledning individualiseras, detta sker. En erinran härom har ansetts böra göras genom en under § 15 intagen bestämmelse, enligt vilken trafikstillstånd skall, där så lämpligen kan ske, begränsas till att omfatta visst slag av transporter eller viss begränsad tid.

Trafikstillstånds giltighetstid.

Någon viss tid, under vilken beviljat trafikstillstånd 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 bedrives 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. Enligt i *Norge* gällande bestämmelser skall tillstånd till linjetrafik ges allenast för begränsad tid och detsamma skall återkallas, när den myndighet, som gett tillståndet, finner det påkallat. Till annan trafik än linjetrafik ges dock tillstånd utan tidsbegränsning, men tillståndet kan återkallas av den myndighet, som meddelat detsamma, och för varje fall av vederbörande regeringsdepartement. I *Finland* får tillstånd såväl till linje- som lokaltrafik beviljas för högst fem år; i praktiken förekommer dock, att tillstånd till linjetrafik ges endast för tre år. I *England* är giltigheten av varje särskild för trafikens utövande erforderlig licens direkt begränsad i författningarna. Beträffande exempelvis licenser för godstrafik gäller, att giltighetstiden för en A-licens är två år, för en B-licens ett år och för en C-licens tre år. I *Tyskland* skall tillstånd för fjärrgodstrafik meddelas allenast för viss tid, vilket även är fallet ifråga om linjetrafik för personbefordran med det tillägg, att denna tid skall vara tillräcklig för amortering av anläggningskapitalet. I Preussen plägar på grund härav tillstånd för sådan linjetrafik i regel icke beviljas på kortare tid än åtta år. Även i *Danmark* plägar tillstånd såväl till »Fragtmandskörsel i fast Rute» som till »Omnibuskörsel» beviljas allenast för begränsad tid.

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 normalt tid för trafiktillstånds giltighet. Samma olägenhet möter dem, som i affärsuppgörelser eller eljest hava att träda i förhandlingar med trafikutövare 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 alltjämt pågående utveckling och beträffande 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. Lämpligen torde densamma böra sättas till ungefär vanlig avskrivningstid för i dylik trafik använda automobiler, d. v. s. till fem år. Vad särskilt linjetrafik angår, synes emellertid, därest densamma utan anmärkning bedrivits under längre tid eller under minst fem år, och sålunda tenderar mot att bli ett lika konstant trafikföretag som exempelvis järnvägarna, en längre giltighetstid kunna vid förnyande av trafiktillståndet medgivnas; och har denna tid ansetts kunna sättas till den dubbla av den nyss angivna maximigränsen eller till tio år. Bestämmelser i detta syfte hava influtit under § 22 mom. 1.

Verkan av tillståndshavares död ifråga om rätt till bedrivande av allmän trafik.

Några särskilda bestämmelser för reglerande av de rättsförhållanden, som med avseende å rätten till bedrivande av allmän trafik uppkomma genom tillståndshavarens död, finnas för närvarande icke. Utan medgivande av tillståndsgivande myndigheten torde på grund härav trafiken icke få utövas av stärbhuset. Ett strikt iakttagande härav skulle därför leda till att, om en person, som exempelvis innehar rätt till bedrivande av linjetrafik med omnibusar, plötsligt avlider, trafiken måste inställas från och med dödsfallet. Olägenheterna härav för den trafikerande allmänheten skulle bli så mycket mera kännbara, som beviljandet av ett nytt trafiktillstånd kräver iakttagandet av hela den procedur, som för detta ändamål är stadgad och som sällan lär ta mindre än två månader i anspråk. Än vidare skulle, om trafiktillstånd beviljades, detsamma icke träda i tillämpning förrän vid tid, som anges i § 55, d. v. s. ej förrän beslutet vunnit laga kraft eller, där besvär däremot anförts, beslutet blivit slutligen fastställt.

Skäligen hänsyn såväl till allmänhetens som till stärbhusets intressen synes böra föranleda till att åstadkomma en mera tillfredsställande ordning i förevarande hänseende. Så vitt stärbhusets intressen angår, synes det rimligt att detsamma, för den händelse trafiktillståndet icke överflyttas på det eller på någon medlem därav, beredes rimlig tid för att avveckla affärerna.

En situation, som erbjuder en viss likhet med den nu ifrågavarande, är den, som inträder i det fall, då någon, som innehar rätt till utskänkning, avlider. Även i sådant fall skulle med hänsyn till rättighetens personliga karaktär rörel-

sen efter dödsfallet nedläggas, såframt icke annorlunda följde av för ändamålet meddelade bestämmelser. I 26 § av 1917 års förordning angående försäljning av rusdrycker stadgas emellertid för dylikt fall, att, om den, som innehar rättighet till utskänkning, avlider eller försättes i konkurs, må rörelsen för stärbhusets eller konkursboets räkning fortsättas, dock icke längre än till dess tre månader förflutit efter dödsfallet eller första borgenärssammanträdet i konkursen. I sådant fall åligger det emellertid stärbhuset eller konkursboet, om de vilja fortsätta rörelsen, att därom inom en månad efter dödsfallet eller första borgenärssammanträdet i konkursen göra anmälan hos K. B. med uppgift därvid tillika å den person, som antagits till föreståndare för försäljningen. Göres ej anmälan inom föreskriven tid eller prövas den till föreståndare antagne icke vara därtill lämplig, anses försäljningsrättigheten hava upphört den dag, tiden för anmälningsskyldigheten gick till ända eller beslut i frågan meddelades.

Enligt inhämtade upplysningar plägar i Stockholm, om innehavare av tillstånd till bedrivande av drosktrafik avlider, och rättigheten icke överlåtes på änkan, stärbhuset medgivas rätt att under ett halvt år fortsätta rörelsen för ombesörjande av dess avveckling. Ifråga om omnibustrafiken har nu förevarande spörsmål icke i Stockholm blivit aktuellt, då sådan trafik därstädes bedrivs endast av bolag.

I enlighet med vad i det föregående anförts, anse vi bestämmelser böra meddelas för att å ena sidan för allmänheten trygga fortbeståndet av trafik, som är inrättad till dess betjänande, även i det fall då tillståndshavaren avlider, och för att, å andra sidan, medgiva dennes stärbhus skälig tid för att söka få tillståndet på sig överlätet eller avveckla rörelsen. Med hänsyn till att handläggningen av frågor om beviljande av trafiktillstånd i och för sig tar avsevärd tid och dessutom, om nytt sådant tillstånd meddelas, trafik på grund av detsamma icke får bedrivas förrän tillståndet vunnit laga kraft, anse vi tiden för fortsatt utövande av rörelsen i nu förevarande fall icke böra sättas alltför kort och åtminstone icke understiga sex månader.

Några särskilda bestämmelser för det fall, att tillståndshavaren försättes i konkurs, torde däremot icke, utöver de allmänna bestämmelser, som i sådant avseende gälla, erfordras i detta sammanhang.

På grund av det anförda hava vi under § 22 mom. 2 föreslagit bestämmelser för det fall att den, som efter vederbörligt tillstånd bedriver allmän trafik, avlider; och har därvid föreslagits, att rörelsen under vissa betingelser må för stärbhusets räkning fortsättas intill högst sex månader efter dödsfallet.

Speciell motivering.

**Böra bestämmelser om yrkesmässig automobiltrafik intagas
i en särskild författning eller sammanföras med övriga bestämmelser
i motorfordonsförordningen?**

Redan i den första svenska författningen angående automobiltrafik, nämligen förordningen den 21 september 1906, och därefter i alla de författningar, som avlöst varandra i detta ämne, har en särskild avdelning ägnats åt den yrkesmässiga automobiltrafiken. Huruvida bestämmelser rörande sistnämnda ämne lämpligen böra sammanföras med innehållet av motorfordonsförordningen i övrigt, kan ur flera synpunkter synas tveksamt. Den nuvarande motorfordonsförordningens bestämmelser utgöra i huvudsak en samling stadganden av övervägande teknisk natur, vilkas syfte i sista hand är att garantera trafiksäkerheten; de särskilda bestämmelserna om yrkesmässig trafik avse däremot huvudsakligen ett näringsrättsligt spörsmål, nämligen reglerandet av villkoren för utövandet av automobiltrafiken såsom yrke. De förra behandla huvudsakligen det objekt, med vilket trafiken bedrivs, såsom tydligt nog framgår av motorfordonsförordningens kapitelrubriker (»Om automobiler, Särskilda bestämmelser för motorcyklar, Om motorredskap och traktortåg»), de senare äro däremot huvudsakligen inriktade på trafiksubjektet, nämligen på att bestämma huruvida och under vilka villkor en viss person äger rätt att bedriva sådan trafik, som i dessa bestämmelser åsyftas.

En särskild anledning att underkasta nu förevarande spörsmål en förnyad omprövning har legat i den omständigheten, att enligt Kungl. Maj:ts den 1 juni 1934 meddelade beslut motorfordonsförordningen kommer att underkastas en allmän revision. Ett gynnsamt tillfälle erbjuder sig då, att nu verkställa en rationell skillnad mellan motorfordonsförordningens olikartade bestämmelser och i en särskild fristående författning samla vad som angår den yrkesmässiga automobiltrafiken.

För denna ståndpunkt hava vi även funnit praktiska skäl tala. Då bestämmelserna om yrkesmässig trafik enligt vårt förslag skulle erhålla en avsevärt större omfattning än tidigare och kunna förväntas ytterligare tillväxa, skulle bibehållandet av desamma inom den nuvarande motorfordonsförordningens ram komma att förskjuta proportionerna mellan förordningens olika delar. I betraktande av att de yrkesmässiga trafikutövarna utgöra endast en mindre del av samtliga de motorförare, som eljest äro under-

kastade motorfordonsförordningens bestämmelser, förfaller det opraktiskt att i den allmänna motorfordonsförordningen intaga de särskilda bestämmelser angående yrkesmässig trafik, vilka endast utövare av sådan trafik äro underkastade. Även från de yrkesmässiga trafikutövarnas synpunkt förefaller det fördelaktigare att dessa kunna finna de bestämmelser, med vilka de i sin yrkesutövning huvudsakligen och så gott som dagligen hava att taga befattning, samlade på ett enda ställe utan sammanblandning med bestämmelser, vilka reglera beskaffenheten av deras fordon och av vilka de därför merendels hava intresse endast vid fordonets anskaffande och något annat enstaka tillfälle.

I viss mån hava vi slutligen funnit en fristående författning för den yrkesmässiga automobiltrafiken att föredraga med hänsyn därtill att vi, såsom av det följande framgår, ifrågasatt att med särskilda, i detaljer gående tillämpningsföreskrifter komplettera de mera allmänt hållna bestämmelserna angående den yrkesmässiga automobiltrafiken och att en anknytning av dessa föreskrifter hellre synes böra ske till en särskild författning i detta ämne än till en allmän förordning om motortrafiken, i vilken reglerna angående den yrkesmässiga trafiken utgöra allenast en mindre del.

Benämningen på den ifrågasatta författningen.

Såsom benämning på det slag av automobiltrafik, varom i detta sammanhang är fråga, har plägat användas uttrycket »yrkesmässig» automobiltrafik. Under kommitténs överläggningar har ifrågasatts, huruvida icke uttrycket »allmän» vore en riktigare beteckning därför. Det utmärkande för den ifrågavarande trafiken synes nämligen vara, att den står till förfogande för allmänheten; huruvida utövare av densamma bedriver den såsom yrke eller icke, synes i och för sig vara av underordnad betydelse. Mot den nuvarande benämningen synes kunna anmärkas, att densamma förefaller oegentlig i sådana fall, där yrkesmässig trafik över huvud icke föreligger, men icke desto mindre de under nu förevarande avdelning meddelade bestämmelser äro att tillämpa på densamma, vilket t. ex. är fallet då trafiken av trafikutövaren bedrives såsom en bisyssla eller såsom en underordnad gren av en mera vidsträckt rörelse, liksom också då trafikutövaren är stat, kommun, bolag, förening eller annan juridisk person i samband med vilken uttrycket »yrke» knappast kan rätteligen användas. Än vidare kan trafik bedrivas yrkesmässigt utan att likväl vara hänförlig till nu ifrågavarande kategori, såsom t. ex. då ett handels- eller industriföretag anskaffat bilar och anställt förare för företagets egen räkning. Då tillika även vid järnvägar den vedertagna termen för den trafik, som står till allmänhetens förfogande, är »allmän», skulle användningen av denna term jämväl å mot-

svarande automobiltrafik ytterligare accentuera jämförbarheten mellan de båda trafikmedlen. På dessa skäl hava vi funnit uttrycket »allmän» vara att i förevarande avseende föredraga framför »yrkesmässig».

Begreppet allmän trafik.

§ 1.

Yrkesmässig trafik föreligger enligt 23 § i 1930 års motorfordonsförordning i det fall då allmänheten tillhandahålles automobil mot ersättning. Denna bestämmelse har med oförändrad lydelse upptagits ur tidigare författningar, där den förekommit alltifrån 1906 års förordning om automobiltrafik.

I våra grannländers författningar i ämnet förekommer icke någon motsvarande legal definition. I 1926 års *norska* Lov om motorvogner äro (i § 21 ff.) särskilda bestämmelser meddelade beträffande »erhvervsmæssig befordring av personer eller gods med motorvogn» men innebörden av detta begrepp är icke i författningen närmare bestämt annat än så till vida, att vissa former för bedrivande av automobiltrafik förklarats vara att hänföra under i lagen förekommande bestämmelser för »erhvervsmæssig befordring».

Ej heller i 1929 års *danska* Lov om Omnibus- og Fragtmandskørsel med Motorkøretøjer, vilken, såsom dess rubrik ger vid handen, är tillämplig endast på vissa slag av yrkesmässig automobiltrafik, förekommer någon legal bestämning av detta begrepp.

Likaledes förekommer i den i *Finland* gällande förordningen om trafik med motorfordon av år 1929 begreppet yrkesmässig (person- eller gods-) trafik utan någon i förordningen given definition därpå.

I åtskilliga länder har emellertid åt begreppet yrkesmässig trafik givits en större räckvidd än i svensk rätt. Underkastad bestämmelserna om yrkesmässig trafik är exempelvis enligt den för tyska riket gällande författningen i ämnet (av den 6 oktober 1931) bland annat var och en, som mot ersättning befordrar gods »åt annan» på avstånd över 50 km. Särskilda bestämmelser hava dessutom i flera länder befunnits erforderliga icke allenast för sådana fall, då innehavare av automobil ställer densamma till förfogande för transport för annans räkning utan även i det fall att godstransporter för ett handels- eller industriföretag ombesörjas med företagets egna automobiler. Enligt tysk, schweizisk och österrikisk rätt är detta slag av trafik, som därstädes benämnas »Werkverkehr», antingen helt fri eller i vissa avseenden underkastad lättnader i de bestämmelser, som gälla för yrkesmässig trafik; i engelsk rätt gäller däremot att särskild licens erfordras även för bedrivande av dylik trafik.

Icke sällan förekommer, att vissa slag av transporter helt eller delvis förklarats icke vara underkastade vanliga regler om yrkesmässig trafik. Sålunda gäller exempelvis enligt den engelska Road and Rail Traffic Act av

1933 att densamma icke är att tillämpa på, bland annat, vissa transporter för jordbruks- och därmed jämförliga ändamål eller på begravningstransporter eller transporter för polis, brandkår eller ambulans eller för vissa transporter för kommunala myndigheters räkning exempelvis för gatuhållning m. m.

Enligt i Österrike gällande bestämmelser får befordran av ett tämligen stort antal varor, såsom öl, is, mjölk, bröd, levande djur, mineraloljor, kemikalier och konditorivaror äga rum med specialvagnar utan särskilt tillstånd, varjämte handels- och trafikministern kan i särskilda fall medgiva ytterligare undantag.

Enligt i Ungern gällande bestämmelser är likaledes transport av ett avsevärt antal varor, företrädesvis livsmedelsprodukter, icke underkastad de inskränkningar, som i övrigt gälla för godstransporter med automobil.

Enligt det förslag till reglering av automobiltrafiken i Finland, som utarbetats av professor Arvo Lönnroth i Helsingfors, äro transporter av lantbruks- och mejeriprodukter m. m. avsedda att undantagas från eljest gällande bestämmelser för den yrkesmässiga lastautomobiltrafiken.

Icke sällan förekommer även, att olika slag av yrkesmässig trafik äro underkastade olika bestämmelser. En bestämd skillnad göres sålunda, på sätt tidigare framhållits, i flera länder mellan gods- och personbefordran och beträffande den förra mellan när- och fjärrtrafik. Även på andra grunder kunna olika regler för olika slag av trafik förekomma. Karakteristiskt för i England gällande bestämmelser är exempelvis den genomförda skillnaden mellan »Common carriers» och »Contract carriers», av vilka uttryck det förra i huvudsak betecknar den trafik, som i princip står till förfogande för hela allmänheten, det senare åter den trafik, som på grund av avtal ställts till förfogande för en viss person eller en viss firma, eller nära motsvarande den trafik, som i Sverige brukar betecknas som firmakörning.

I samband med en granskning av begreppet yrkesmässig trafik hava vi ägnat uppmärksamhet åt vissa därmed sammanhängande spørsmål, nämligen dess betydelse med hänsyn till dels s. k. firmakörning och dels s. k. föreningskörning.

Firmakörning. Med uttrycket firmakörning avses att beteckna det förhållande, att en automobil icke omedelbart står till allmänhetens förfogande utan på grund av kontrakt eller annat åtagande mot ersättning tillhandahålles antingen en enda trafikant — vanligen en affärsföretagare — eller eljest ett begränsat antal firmor, vilka taga densamma i bruk i så stor omfattning, att den icke för trafik disponeras annat än av ett begränsat antal personer eller firmor.

Frågan huruvida en körning av dylikt slag enligt nu gällande motorfordonsförordning är att hänföra till yrkesmässig trafik har visserligen i ett

av Högsta domstolen den 21 mars 1931 meddelat utslag (N. J. A. 1931 ref. nr 40) besvarats jakande; men då detta utslag innefattade allenast tre justitieråds mening, under det att två justitieråd ansågo yrkesmässig trafik icke föreligga, synes det, särskilt med hänsyn till att användningen av uttrycket »allmän» i stället för »yrkesmässig» såsom beteckning för det slag av automobiltrafik, som är underkastad särskild reglering, vara lämpligt att införa en uttrycklig bestämmelse, innefattande en förklaring, att jämväl nu ifrågasvarande slag av trafik är att inbegripa under »allmän» trafik. Enligt ett för detta ändamål utarbetat, såsom tillägg till definitionen om allmän automobiltrafik fogat förslag, skall såsom dylik trafik anses jämväl det fall, då automobil jämte förare tillhandahålles en eller flera uppdragsgivare för verkställande av körning, som automobilens ägare eller förare åtagit sig att mot ersättning ombesörja antingen regelbundet under viss tidsperiod eller eljest under viss sammanhängande tid (firmakörning).

Föreningskörning. Med uttrycket föreningskörning åsyftas det förhållandet, att ett antal personer, efter att hava sammanslutit sig till en förening, inköpa eller förhyra en automobil, med vilken sedermera körning verkställles för föreningsmedlemmarnas räkning utan att emellertid automobilen ställes till förfogande för andra. I ett av Högsta domstolen år 1926 avgjort rättsfall (N. J. A. 1926 ref. 129) ansågos medlemmarna i en ekonomisk förening med trafikomnibus hänförliga till »allmänhet» och trafiken till »yrkesmässig».

Omständigheterna voro härvid huvudsakligen följande. En registrerad trafikförening u. p. a. hade till ändamål att tillhandahålla föreningsmedlemmarna lämpliga fordon för såväl person- som godsbefordran samt att idka handel med automobiler och tillbehör. Föreningen bedrev till en början persontrafik; och fick härvid medlem av föreningen mot uppvisande av medlemskortet medfölja föreningens automobilomnibus för en avgift av 50 öre per nymil. Efter någon tid beslöt dock styrelsen att omlägga rörelsen till godstrafik, vilken bedrevs med den förut för persontrafik använda omnibussen. Medlem ägde rätt att för en avgift av cirka 50 öre per nymil och 100 kg vikt få sitt gods forslat med omnibussen. Medlemsantalet utgjorde omkring 470. Omnibussen var registrerad på föreningen och gjorde tre turer i veckan.

Sedan åtal väckts mot ledamöter av föreningens styrelse med yrkande om ansvar för det föreningen utan tillstånd utövat yrkesmässig automobiltrafik, invändes från svarandesidan, att endast föreningens medlemmar — d. v. s. omnibusens ägare — hade tillträde till densamma. Omnibussen hölles alltså icke allmänheten tillhanda. Yrkesmässig trafik kunde följaktligen ej anses föreligga.

Samtliga domstolsinstanser funno emellertid att med hänsyn till de förhållanden, varunder ifrågasvarande trafik bedrivits, trafiken måste anses hänförlig till sådan trafik, varom i 23 § K. F. den 15 juni 1923 om motorfordon förmåles, varför de åtalade dömdes till ansvar. Högsta domstolens avgörande, i vilket fem justitieråd deltog, var enhälligt.

I den i Norge gällande Lov om motorvogner av år 1926 har genom en lagändring av år 1933 influtit föreskrift, att bestämmelserna om »erhvervsmessig befordring av personer eller gods med motorvogn uten rute» — — »gjelder også sammenslutninger som uten å ha fortjeneste som formål driver kjøring for medlemmene med motorvogn uten rute».

Även beträffande detta slag av trafik synes särskilt med hänsyn till osäkerheten, huruvida icke uttrycket »allmän» trafik kommer att innebära risk för en snävare rättstillämpning än tidigare, vara lämpligt att till bestämmelsen om definitionen på »allmän» trafik foga ett tillägg, innebärande att jämväl föreningskörning (resp. körning genom bolag) i ovan angiven bemärkelse är att inbegripa under densamma. För att dylik trafik skall anses hänförlig till allmän torde emellertid böra förutsättas,

1) att det — antingen genom stadgar eller av faktiska förhållanden — framgår, att det ingår i föreningens uppgift att tillhandahålla automobil för gods- eller personbefordran åt föreningens medlemmar. Föreningar med uppgift att ombesörja mjölktransporter med automobil åt medlemmarna, vare sig i samband med andra uppgifter eller icke, eller för att åt medlemmarna ordna omnibusresor å viss sträcka äro på grund härav — därest övriga förutsättningar samtidigt föreligga — att inbegripa under bestämmelsen. Däremot avses icke det fall, att t. ex. en för annat ändamål bildad förening tillfälligt anordnar en utflykt för medlemmarna;

2) att antalet medlemmar i föreningen eller delägare i bolaget uppgår till ett visst minimiantal, överstigande fem; dock att föreningar eller bolag, bildade genom sammanslutningar av andra sådana korporationer, böra falla under bestämmelsen även om medlemsantalet understiger sistnämnda siffra. Om därför t. ex. handels- eller industriföretag sammansluta sig till bolag eller förening för ömsesidigt ombesörjande av automobiltransporter åt varandra, bör denna sammanslutning vara av den beskaffenhet, varom i detta sammanhang är fråga;

3) att automobilen icke tillhandahålles uteslutande vid enstaka tillfällen utan vid återkommande sådana.

Vissa ytterligare spörsmål i samband med begreppet »allmän trafik». Med hänsyn till de olikartade metoder, som kommit till användning för att söka undgå tillämpningen av de för den yrkesmässiga trafiken gällande bestämmelserna, finnes uti de för sådant ändamål i Tyskland meddelade stadganden (Durchführungsbestimmungen über den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 9. Oktober 1931 § 5), liksom även i fastställt formulär för beviljande av tillstånd till godsfjärrtrafik därstädes, (närtrafik för godsbefordran får bedrivas utan särskilt tillstånd) bestämmelse, att de för denna trafik stadgade förpliktelseerna icke kunna kringgå på något av följande sätt, nämligen

a) att det transporterade godset överlåtes på trafikutövaren under transporten eller att det före transporten överlåtes på honom, om det framgår, att godset efter transporten åter skall överlåtas till en av den förste överlåtaren bestämd tredje man;

b) att den automobil, som användes för transporten, förhyres för verkställande av enstaka bestämda transportprestationer;

c) att försändelser adresseras på mindre avstånd än 50 km (det avstånd över vilket särskilt tillstånd till trafikens bedrivande erfordras), ehuru det på förhand är bestämt, att de skola transporteras mer än 50 km. Därvid har tillika förklarats icke vara någon skillnad, huruvida försändelserna befordras på en och samma automobil eller med omlastning mellan flera och huruvida i sistnämnda fall flera trafikutövare taga del i transporten;

d) att trafikutövare låter ombesörja transporten genom ett trafikföretag, som till mer än 50 % tillhör honom.

I Sverige synes frågan om meddelande av bestämmelser till förhindrande av kringgående av gällande stadgande på ovan angivna sätt icke vara särskilt aktuell. Fall då trafikutövare för att kringgå reglerna om yrkesmässig trafik ställt sig som köpare av det transporterade godset hava dock flera gånger omförmäls, och särskilt ifråga om grustransporter synes detta förfarande i ganska stor utsträckning hava kommit till användning, såsom även vid 1933 års kongress med Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund framhållits. Emellertid torde några särskilda åtgärder till förhindrande av dylika förfaranden ännu knappast få anses vara av nöden, särskilt som det knappast torde kunna förväntas, att ett uppenbart kringgående av författningen i förevarande form kommer att medföra, att reglerna om yrkesmässig trafik icke anses tillämpliga.

Böra transporter av vissa slags varor helt eller delvis undantagas från bestämmelserna om allmän automobiltrafik? Ett i detta sammanhang aktuellt spörsmål är även frågan, huruvida, i motsvarighet till vissa ovan omförmälda bestämmelser i utländsk rätt, transporter av vissa slags varor, såsom t. ex. av mjölk, trädgårds-, lantbruks- eller mejeriprodukter, timmer och skogsprodukter, flyttsaker m. m., böra helt och hållet eller i vissa avseenden undantagas från tillämpningen av de för den allmänna automobiltrafiken i övrigt gällande bestämmelser. De förslag, som vid olika tillfällen framkommit i sådant syfte, särskilt så vitt transporter av mjölk angår, äro, såsom nedan under § 4 närmare framhålls, huvudsakligen föranledda av intresset av att dylika transporter må kunna anordnas utan hinder av så vittgående inskränkningar, som kunna anses motiverade för varuförslingen med lastbilar i övrigt.

Med avseende å detta spörsmål torde till en början böra erinras, att vi, såsom av den allmänna motiveringen (sid. 130) framgår, avsett att genom

individualisering av trafikstillstånden möjliggöra för de tillståndsbeviljande myndigheterna att tillgodose särskilda trafikbehov utan att samtidigt tillgången på transportlägenheter för andra ändamål behöver ökas utöver vad som motsvarar behovet. Ju mera en dylik individualiserad tillståndsgivning kommer till användning, desto mera torde också möjligheten att erhalla erforderligt trafikstillstånd för dylika begränsade ändamål ökas. Det synes oss därför icke vara anledning att befara, att behovet av transporter för nämnda ändamål icke skulle kunna tillgodoses, även om tillstånd till dylika körningar alltjämt kräves. Då tillika icke allenast närtrafikutövarna ålagts körskyldighet envar inom sitt trafikområde utan även fjärrtrafikutöware ålagts förpliktelse att mot bestämd taxa utföra körning på vilket avstånd som helst, synas trafikanternas intressen i nu ifrågavarande avseende vara tillräckligt tillgodosedda; och vi hava på grund därav icke funnit anledning att helt undantaga dylika transporter från tillämpningen av de bestämmelser, som eljest gälla för den allmänna automobiltrafiken för godsbefordran. Däremot hava vi ansett lätnader böra beredas vissa slag av dylika transporter, nämligen då fråga är om trafik uteslutande för befordran av mjölk eller av slaktdjur eller av skogsprodukter från avverkningsplatsen, såväl vid behandlingen av ansökningar om tillstånd därtill som ifråga om trafikens bedrivande. Bestämmelser i sådant syfte hava influtit under §§ 4, 9 och 10, till vilka hänvisas.

Om uppsikt över den allmänna automobiltrafiken.

§ 2.

Länsstyrelserna. Bristen på enhetlighet och planmässighet beträffande den yrkesmässiga trafikens ordnande inom de skilda länen har enligt vår mening, såsom tidigare framhållits, två huvudsakliga anledningar, nämligen dels att något sammanhållande organ, som inom varje län haft till uppgift att verka för ändamålsenligt ordnande av denna trafik, saknats och dels att trafikutövarnas rätt att utsträcka sin körning varit så vidsträckt, att även av denna anledning försöken att anpassa trafikmedlen efter trafikbehovet gått om intet. För avhjälpande av den senare olägenheten hava åtgärder, i huvudsak baserade på trafikens uppdelning i när- och fjärrtrafik, föreslagits. Till förebyggande av förstnämnda anledning till nämnda missförhållande hava vi åter, såsom redan antytts och närmare framgår av § 6, föreslagit, att meddelandet av trafikstillstånd inom de skilda länen skall, med vissa undantag, ankomma uteslutande på länsstyrelserna. En konsekvens härav bör bliva, att länsstyrelserna jämväl göras ansvariga för att den allmänna automobiltrafiken inom länen ändamålsenligt ordnas och handhaves.

Det är överflödigt att påpeka, att ett dylikt åläggande allra minst innebär den negativa uppgiften att förhindra uppkomsten av icke önskvärd trafik. Tyngdpunkten i densamma måste städse läggas vid uppgiftens positiva sida, nämligen vid övervakande av att länets trafiksystem, så långt det genom offentlig myndighets försorg kan åstadkommas, tillgodoser befolkningens och näringarnas trafikbehov liksom att även eljest trafiken anordnas så ändamålsenligt som möjligt. Ett verksamt medel härtill i länsstyrelsernas hand torde särskilt möjligheten att vid beviljande av trafiktillstånd meddela de villkor och bestämmelser, som för detta ändamål anses erforderliga, vara.

§ 3.

Vägtrafikmyndigheten. De allmänna uppgifter med avseende å prövning av frågor om tillstånd till fjärrgods- och fjärrgodslinjetrafik samt positiva åtgärder för befrämjande av denna trafik, som skulle ankomma på en centralmyndighet för motortrafiken, hava redan i det föregående antytts. I stort sett kunna dessa angivas sålunda, att nämnda myndighet skall *dels* verka för den allmänna automobiltrafikens ändamålsenliga ordnande och främja en sund utveckling därav, *dels ock* handhava ärenden angående särskilt fjärrgodstrafiken och fjärrgodslinjetrafiken. Härtill komma emellertid vissa i det följande närmare angivna ytterligare uppgifter, såsom förande av centralregister över samtliga i allmän trafik använda bilar i riket, upprättande av förslag till taxor för fjärrgods- eller fjärrgodslinjetrafik ävensom till allmänna grunder för taxor för annan automobiltrafik, meddelande av bestämmelser om driftsstatistik m. m.

Att vägtrafikmyndigheten måste hava tillgång till densamma underlydande lokala organ, lärer även på grund härav vara tydligt.

Vägtrafikmyndighetens uppgift kommer att bliva av stor betydelse. Den måste vara väl kvalificerad för sin uppgift och äga en ingående kännedom om landets näringsliv och dess behov av transportmedel, om vägnätet och övriga kommunikationsleder, om automobilers beskaffenhet, kapacitet och driftkostnader, om transporttaxors uppställande och beräkning m. m.

De större frågor, som vägtrafikmyndigheten får att handlägga, komma att få en ekonomiskt stor räckvidd. Det gäller bland annat att tillse och övervaka, att fördelningen av landets varutransporter på olika kommunikationsmedel blir så lämpligt avvägd som möjligt. Detta blir av stor betydelse för de olika trafikföretagens bärighet.

Slutligen bör nämnas, att de största fordringarna och påfrestningarna på vägtrafikmyndigheten komma att visa sig i början av dess verksamhet, då hela den av de sakkunniga föreslagna organisationen skall, utan att närmare erfarenhet på området finnes att tillgå, uppbyggas från grunden. Med hän-

syn härtill torde det vara nödvändigt, att vägtrafikmyndigheten redan från början organiseras så, att den är väl rustad för sin uppgift.

Vad beträffar vägtrafikmyndighetens organisation uppställer sig först frågan, om densamma skulle kunna inordnas i något statsdepartement, i så fall tydligen närmast i kommunikationsdepartementet. Som skäl härför kan anföras, att i vissa departement redan finnas dylika myndigheter, nämligen luftfartsmyndigheten och fattigvårdsinspektionen (statens egnahemsstyrelse, som förut låg i jordbruksdepartementet, har numera utbrutits därifrån). Denna anordning torde emellertid vara stridande mot principerna för departementens organisation och är sannolikt ställd på avskrivning.

Vidare kunde ifrågasättas att till Kungl. Maj:ts omedelbara avgörande överlämna ärenden av nu ifrågavarande beskaffenhet. En sådan anordning skulle emellertid även den vara förenad med olägenheter. Vid sidan av nämnda viktigare ärenden skulle nämligen trafikmyndigheten, såsom av den förut gjorda uppräkningsen av hos densamma förekommande ärenden framgår, komma att handlägga ett stort antal långt i detaljer gående frågor, vilka icke lämpligen synas böra ankomma på en sådan instans som Kungl. Maj:t, vilken i ärenden av jämförlik art brukar begränsa sig till övervägande regulativa föreskrifter. En uppdelning av ärendena så att de viktigare avgöras av Kungl. Maj:t och de mindre viktiga av en underordnad vägtrafikmyndighet kan visserligen tänkas — vissa frågor komma också att förbehållas Kungl. Maj:ts direkta avgörande — men är icke att rekommendera i större utsträckning. Det är nämligen alltid en fördel att så mycket som möjligt hos en myndighet koncentrera det ansvar, som följer med statlig reglering av en verksamhet.

För tillståndsgivningens förläggande till Kungl. Maj:t talar visserligen den omständigheten, att meddelandet av koncessioner, oktrojer eller licenser av större ekonomisk betydelse för det allmänna plägar ankomma på Kungl. Maj:t. Så har exempelvis varit fallet med koncessioner å enskilda järnvägar. Emellertid synes fjärrtrafikens bedrivande komma att kräva en vida mer omfattande och ingående kontroll från det allmännas sida för övervakande av att fjärrtrafikföretaget behörigen tillgodoser allmänhetens intressen, än vad fallet är ifråga om järnvägsföretag. Denna tillsyn kan uppenbarligen icke få belasta Kungl. Maj:t utan måste överlätas på något underordnat verkställande organ. På grund härav synes, med hänsyn till vad förut anförts, detta organ även böra hava att svara för tillståndsgivningen.

Det må emellertid erinras, att besvär över vägtrafikmyndighetens beslut kan anföras hos Kungl. Maj:t och att Kungl. Maj:t, som jämlikt § 53 äger att meddela särskilda bestämmelser angående tillämpningen av förevarande förordning, kan reglerande ingripa i vägtrafikmyndighetens åtgöranden, därest och i den mån detta befinnes erforderligt.

De möjligheter, som under angivna omständigheter återstå, synas vara antingen att uppbygga vägtrafikmyndigheten som en fristående myndighet eller att inordna densamma i något redan befintligt verk med beslätade arbetsuppgifter.

Till stöd för den förra möjligheten torde huvudsakligen kunna anföras, att den bättre än någon annan organisationsform skulle möjliggöra att i vägtrafikmyndigheten låta även praktisk erfarenhet och sakkunskap bli representerade vid sidan av förvaltningsmässig erfarenhet. Vägtrafikmyndigheten skulle, därest den på sådant sätt organiserades, komma att utgöra en motsvarighet till t. ex. arbetsrådet, arbetsdomstolen och försäkringsrådet, i vilka jämväl representanter för de intressentgrupper, som beröras av vederbörande myndighets avgöranden, beredas tillfälle att deltaga.

Ikke desto mindre synes oss övervägande skäl föreligga för myndighetens inordnande i ett redan förefintligt verk. Härför talar först och främst den omständigheten, att ehuru väl mängden av vägtrafikmyndighetens blivande arbetsuppgifter nu ej kan överblickas, man dock kan antaga, att för dessas fullgörande kommer att krävas en relativt liten personal. Vidare torde kunna förutsättas, att myndighetens organiserande såsom eget verk måste bli dyrare, än om densamma inordnas i ett redan befintligt verk.

Vid övervägande därefter av frågan om i vilket ämbetsverk vägtrafikmyndigheten lämpligen skulle kunna inordnas, torde, med hänsyn till arten av myndighetens uppgifter, härtill böra ifrågakomma något under kommunikationsdepartementet sorterande verk. Av dessa verk synas järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vara de enda, som hava med vägtrafikmyndigheten beslätade uppgifter. Järnvägsstyrelsen lär emellertid såsom affärsdrivande på kommunikationsområdet och således konkurrent med automobiltrafiken icke kunna ifrågakomma. Återstår således väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

För ett inordnande av vägtrafikmyndigheten i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tala starka skäl, som synas göra ett sådant arrangemang helt naturligt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning omfattar tekniska, ekonomiska, kamerala och administrativa ärenden angående bland annat allmänna vägar, enskilda järnvägar, avsedda för allmän trafik, och vägtrafiken. För sistnämnda grupp av ärenden har år 1934 inrättats en särskild befattning, vägtrafikinspektör, vars åligganden närmare angivas i § 15 mom. 2 i styrelsens instruktion av den 31 maj 1934 (S. F. S. nr 206).

Den föreslagna myndighetens uppgifter torde i avsevärd omfattning bli av den beskaffenhet, att myndigheten måste kunna på ett enkelt och smidigt sätt tillgodogöra sig den sakkunskap, som finnes inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen å ett flertal vägtrafikmyndigheten närstående områden.

Sålunda bör t. ex. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kännedom om vägarnas trafikkapacitet och bärighet samt om de enskilda järnvägarnas transportförmåga ävensom styrelsens erfarenheter inom vägtrafikens område bliva en mycket värdefull tillgång för den föreslagna myndigheten. Därest myndigheten inordnas i styrelsen, kan myndigheten genom direkta överläggningar med vederbörande och utan att behöva anlita ett omständligt och tidsödande remissförfarande tillgodogöra sig nämnda sakkunskap.

I detta sammanhang synes vidare frågan om vägtrafikmyndighetens lokala organ bliva av synnerlig betydelse. Att sådana komma att erfordras och att detta förutsatts av utredningen, har redan framhållits.

Man skulle då kunna tänka sig, att för ifrågavarande ändamål inrättades särskilda lokala organ. Dessa borde givetvis för ett effektivt fullgörande av sina uppgifter ej få alltför stora områden att övervaka; antalet dylika befattningshavare skulle därför behöva sättas relativt högt. För att erhålla lämpliga krafter finge då löneförmånerna tilltagas så, att befattningarna kunde locka fullt kvalificerade sökande, som helt ville gå in för en dylik uppgift. En ny stab av statstjänstemän skulle således komma att tillskapas.

En sådan anordning synes böra undvikas. Det torde vara bättre att söka utnyttja redan befintliga organ med den komplettering av desamma, som kan anses erforderlig.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sina vägingenjörer organ, som synas väl lämpade för nu ifrågavarande ändamål. Vägingenjörerna besitta, var för sitt län, den sakkunskap beträffande vägtrafikmyndigheten berörande områden, som enligt vad ovan anförts torde bliva av stor betydelse för myndighetens arbete. Genom sitt arbete förvärva de sig därjämte en ingående lokalkännedom ävensom god erfarenhet på de flesta områden, som röra länens ekonomiska liv.

På grund av vad sålunda anförts synes lämpligt, att den blivande vägtrafikmyndigheten inordnas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och att vägingenjörerna utnyttjas för myndighetens lokala ämbetsuppgifter.

Vidkommande frågan om sättet för vägtrafikmyndighetens inordnande i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde härför finnas två olika möjligheter. Den ena, att vägtrafikmyndigheten i huvudsak fungerar såsom självständigt verk i ungefärlig överensstämmelse med t. ex. sprängämnesinspektionens anslutning till kommerskollegium. Den andra möjligheten lär vara, att ifrågavarande myndighet allt efter sin storlek antingen inordnas i styrelsen såsom en byrå eller ingår i någon av styrelsens byråer.

Den ovan först skisserade organisationsformen synes icke vara att rekommendera. Såsom förut nämnts, torde en del av vägtrafikmyndighetens uppgifter bliva synnerligen betydelsefulla och av mycket stora mått, särskilt ekonomiskt sett. Det lär därför vara olämpligt, att sådana ärenden avgö-

ras av en person ensam, särskilt som denne kan antagas komma att i många fall bliva utsatt för starka påtryckningar från olika konkurrerande företag. Det synes ur alla synpunkter vara mera ändamålsenligt, att dylika ärenden avgöras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, d. v. s. av överdirektören i närvaro av föredraganden samt, enligt bestämmelserna i § 21 styrelsens instruktion, minst en annan ledamot av styrelsen. En sådan anordning kommer att medföra önskvärd garanti för att icke ovidkommande hänsyn få spela in vid frågornas avgörande, vilket torde vara av synnerlig vikt i de många konkurrensärenden, som komma att bliva föremål för behandling.

Om sålunda större och viktigare ärenden anses skola avgöras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, bör tydligen även avgörandet av övriga ärenden, tillhörande vägtrafikmyndigheten, tillkomma styrelsen. Dock avses här ingalunda, att alla ärenden skulle handläggas på sätt ovan angivits. En avsevärd del av ärendena torde bliva sådana, att de lämpligen kunna, jämlikt enligt § 24 mom. 1 meddelade föreskrifter, behandlas såsom »byråchefsärenden». Dylika föreskrifter böra därför utfärdas i den omfattning, som kan bliva möjlig.

Såsom av det föregående lär framgå, bör vägtrafikmyndigheten ingå i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom en byrå eller del av en byrå.

Det synes då ligga ganska nära till hands att antaga, att myndigheten kunde samordnas med den förut omnämnde vägtrafikinspektören till en byrå under gemensam byråchef. Detta särskilt som ett omfattande samarbete mellan dessa myndigheter kan förutsättas komma att äga rum. Emellertid torde en sådan anordning knappast låta sig genomföra.

Redan under den korta tid som vägtrafikinspektören varit i tjänst (befattningen tillsattes först fr. o. m. den 15 oktober 1934) har det nämligen visat sig, att hans arbetsuppgifter äro mycket omfattande, så att personalförstärkning blir nödvändig. Det torde också kunna ifrågasättas, om icke vägtrafikinspektörens nuvarande uppgifter komma att utvecklas. Härtill kommer vidare, att det synes kunna antagas, att nya uppgifter, t. ex. rörande automobilbesiktningsmannainstitutionen, komma att tilläggas vägtrafikinspektören inom en nära framtid. Vägtrafikinspektörsavdelningen kommer då att få en sådan omfattning och en sådan arbetsmängd, att den svårligen kan förenas med någon annan avdelning. Snarare torde kunna antagas, att vägtrafikavdelningen vid en sådan utveckling komma att ombildas till en egen byrå.

Då någon annan byrå eller avdelning icke finnes, med vilken vägtrafikmyndigheten lämpligen skulle kunna samordnas, och chefen för densamma icke kan tänkas få lägre grad än byråchef, bör vägtrafikmyndigheten organiseras såsom en egen byrå inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Chefen för den sålunda föreslagna byrån bör, som ovan antytts, vara byråchef.

Med hänsyn till det omfattande och synnerligen betydelsefulla arbete, som han får att svara för, synes det böra fordras, att han icke skall i större utsträckning behöva befatta sig med inspektionsverksamhet. Han bör därför hava tillgång till en befattningshavare, som kan ombesörja denna säkerligen mycket viktiga detalj av byråns arbete. Ifrågavarande befattningshavare bör därjämte kunna tjänstgöra som vikarie för byråchefen under semester eller annan ledighet. Med hänsyn härtill torde den föreslagne tjänstemannen, i vars tjänstetitel ordet »inspektör» synes böra ingå, icke böra placeras i lägre ställning än B 27.

Behovet av övrig personal är på frågans nuvarande ståndpunkt givetvis mycket svårt att uppskatta. Frågan härom torde komma att i hög grad bli beroende av vilket arbete taxeärendena kunna komma att medföra. Dock synes man kunna antaga, att för dylika ärenden och för förande av register, statistik m. m. ävensom för biträde i övrigt åt byråchefen och inspektören skall komma att erfordras minst två befattningshavare. Dessa böra icke erhålla lägre ställning än byråingenjör (B 21).

Att en amanuens (B 15) kan erfordras för uppsättande av enklare ärenden av löpande natur och för kollationering ävensom för uppgörande av tabeller och dylikt synes kunna förutsättas.

Slutligen torde erfordras ett kanslibiträde och 1/2 skrivbiträde.

Det bör här ytterligare betonas, att detta förslag till byråns organisation naturligtvis ej kan vara annat än approximativt.

Genom det ökade arbetet, som kommer att uppstå för registratorskontoret, torde dess personal, som redan nu är mycket ansträngd, böra ökas med 1/2 skrivbiträde.

Slutligen kan ifrågasättas, om icke personalen jämväl på kameralbyrån måste ökas. Arbetet därstädes måste nämligen komma att växa genom tillkomsten av den nya byrån. Först och främst torde detta komma att gälla byråchefens arbete, då denne jämlikt bestämmelserna i §§ 20 och 21 omförmälda instruktion kommer att få deltaga i ett stort antal av de av den nya byråns ärenden, som skola föredragas inför överdirektören. Vidare kommer ökning i arbetet att inträda för kassören med avseende å utbetalande av löner och reseersättningar samt för byråns amanuens beträffande uppsättande av protokoll. Med hänsyn till vad sålunda anförts torde vara säkrast att räkna med ytterligare en amanuens på denna byrå.

Vidkommande slutligen de ovan för ifrågavarande ärenden föreslagna lokala organen, vägingenjörerna, torde en kort redogörelse för vissa dem berörande förhållanden här vara på sin plats.

I varje län finnes en vägingenjör; dessa befattningshavare äro placerade

i 28 lönegraden utom vägingenjören i Gotlands län, som åtnjuter lön enligt 26 lönegraden. Såsom biträden åt vägingenjörerna finnas tills vidare i länen anställda 9 biträdande vägingenjörer (20 lönegraden i kungörelsen 356/1925) samt 14 vägingenjörsassistenter (arvode motsvarande 15 löneklassen). Vägingenjören i Gotlands län saknar biträde. För närvarande finnas dessutom tillfälliga vägingenjörsassistenter i 23 län. De flesta av dessa hava anställts med hänsyn till den av arbetslösheten föranledda, ökade vägbyggnadsverksamheten. De tillfälliga assistenterna äro med något enstaka undantag anställda allenast för viss del av år.

Vägingenjörernas och deras biträdens tjänsteåligganden angivas i avd. II omförmälda instruktion.

Vägingenjörerna hava alltsedan befattningarnas inrättande 1930 haft en stor och omfattande arbetsbörda. Och att så kommer att bliva förhållandet även för framtiden synes icke kunna dragas i tvivelsmål. Den ökning i arbetet, som vägingenjörerna skulle få genom sin föreslagna nya uppgift, måste därför komma att kräva förstärkning av de till vägingenjörernas förfogande ställda arbetskrafterna.

Först och främst torde varje vägingenjör, till vars tjänstgöringsområde den ifrågasatta organisationen av fjärrtrafiken kommer att utsträckas, dock med undantag för Gotlands län, böra förses med en biträdande vägingenjör (f. n. finnas sådana i endast 9 län). Detta synes huvudsakligen kunna motiveras därmed, att vägingenjör, som endast har assistent, ej kan påräkna att få behålla denne mera än några år, enär assistenterna, vilka få anses vara lågt avlönade, tvingas att söka sig andra, mera givande befattningar. En sådan anordning medför givetvis, att assistenterna i allmänhet ej kunna förvärva sig den ingående lokalkännedom och den erfarenhet om länets ekonomiska liv, som måste anses önskvärd. De biträdande vägingenjörerna äro däremot mera stationära av sig, och deras under åren på nämnda områden samlade erfarenheter kunna därför bliva till god nytta för vägingenjörerna vid fullgörande av ifrågavarande nya åligganden. Då det måste anses nödvändigt, att vägingenjörerna kunna påräkna biträde av sina medhjälpare även i nu förevarande avseende, synes den sålunda ifrågasatta förstärkningen av arbetskrafterna vara nödvändig.

I vartdera av de större länen, till vilka fjärrtrafikorganisationen utsträcker, torde därjämte för vägingenjörernas arbete i övrigt erfordras även vägingenjörsassistent. Under förutsättning att organisationen kommer att omfatta hela riket, synes detta bliva fallet i sammanlagt 16 län; och skulle alltså i sådant fall vägingenjörsassistenternas antal ökas från 14 till 16 eller med 2. Den totala ökningen av vägingenjörernas biträdande personal kan alltså i dylikt fall uppskattas till 14 biträdande vägingenjörer och 2 vägingenjörsassistenter.

Lönekostnaderna för den sålunda ifrågasatta organisationen torde kunna uppskattas till i runt tal högst 150 000 kronor per år jämte dyrtids- och dyrtidstillägg. Av nämnda summa skulle 52 000 kronor belöpa på själva byrån och högst 98 000 kronor på de lokala organen.

Här bör emellertid anmärkas, att den föreslagna organisationen av de lokala organen kan förväntas medföra, att behovet av tillfälliga vägingenjörssassistenten kommer att minskas eller försvinna. För ifrågavarande ändamål har för budgetåret 1934/1935, fränsett anslag av arbetslöshetsmedel, anvisats 38 000 kronor jämte dyrtidstillägg. Nettoökningen av statsverkets utgifter för vägorganisationen i länen torde således komma att avsevärt understiga nämnda belopp, 98 000 kronor.

Till omförmälda lönekostnader komma vidare utgifter för resor och expenser.

För ovannämnda ändamål erforderliga belopp torde böra bestridas av automobilskattemedel.

Ett genomförande av den sålunda skisserade organisationen kommer bland annat att medföra, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens behov av ökat lokalutrymme kommer att utöver vad redan är fallet ytterligare aktualiseras.

Beteckningar för olika slag av allmän trafik m. m.

§ 4.

Förevarande § är ägnad åt uppgiften att uppdelat den yrkesmässiga trafiken på de olika grupper, som för den legala regleringen erfordras, samt att närmare bestämma innebörden av varje särskilt slag av trafik, som i fortsättningen underkastas särskilda regler.

Såsom första huvudgrupp upptages därvid, i likhet med vad som enligt nu gällande motorfordonsförordning är fallet, *linjetrafiken*. Däremot har på skäl, som i den allmänna motiveringen anförts, de två ytterligare nu befintliga huvudgrupperna av yrkesmässig trafik, nämligen stads- och läns- trafik, försvunnit och ersatts av en gemensam grupp, benämnd *beställningstrafik*. De båda huvudgrupperna linjetrafik och beställningstrafik indelas sedermera i undergrupperingar, på sätt enklast torde framgå av följande schema, i vilket jämväl införts en översikt av de i 6 § förekommande bestämmelserna om den myndighet, på vilken prövningen av ansökningar om tillstånd till bedrivande av de olika slagen av allmän trafik ankommer.

Angående innebörden av de särskilda beteckningarna torde få anföras följande.

Linjetrafik. Linjetrafik definierades i den ursprungliga lydelsen av 1930 års motorfordonsförordning såsom yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka. I enlighet med beslut vid 1933 års riksdag kom definitio-

Schema över indelningen av allmän automobiltrafik.

Linjetrafik				Beställningstrafik		
För personbefordran		För godsbefordran		För personbefordran	För godsbefordran	
Omnibus- trafik	Övrig persontrafik	Närgods- linjetrafik	Fjärrgods- linjetrafik		Närgods- trafik	Fjärrgods- trafik
Tillstånd till bedrivande av förestående slag av trafik beviljas av						
Läns- styrelse	Läns- styrelse	Läns- styrelse	Vägtrafik- myndighet	Läns- styrelse ¹	Läns- styrelse ¹	Vägtrafik- myndighet

¹ Till dylik trafik med stationsort i stad, vars invånarantal uppgår till minst 50 000, meddelas tillstånd av polismyndighet i staden.

nen genom en författningsändring samma år att omfatta även yrkesmässig trafik, som eljest regelbundet bedrivs mellan vissa orter. Anledningen till detta tillägg var den omständigheten, att det, särskilt i trakter med rikt utvecklat vägnät, såsom t. ex. i Malmöhus län, förekommit, att trafik visserligen regelbundet bedrevs mellan vissa orter men att därvid för varje gång olika vägsträckor kommit till användning och att trafikutövare begagnat sig av denna omständighet för att undandraga sig tillämpningen av bestämmelserna om linjetrafik.

I våra grannländers författningar definieras linjetrafik i regel såsom en trafik mellan bestämda orter. Sålunda föreskrives t. ex. i 1927 års *danska* Lov om Omnibus- og Fragtmandskörsel med Motorköretöjer, att med sådan Fragtmandskörsel, som är underkastad lagens bestämmelser, förstås »körsel i Rute mellem forud bestemte Endepunkter med Motorköretöjer» under vissa i författningen närmare angivna förhållanden. Enligt den i *Tyskland* gällande författningen definieras linjetrafik för personbefordran såsom regelbunden befordran av personer mellan bestämda punkter utanför gränserna för en viss kommun (Gemeindebezirk). I *Finland* gäller enligt 1929 års förordning om trafik med motorfordon, att den som vill med motorfordon utöva yrkesmässig person- eller godstrafik emellan skilda orter, har att härför utverka myndighets tillstånd. I 1926 års *norska* Lov om motorvogner finnes icke någon legal definition på ifrågavarande trafik. Huvudbestämmelsen innehåller, att »til erhvervsmæssig befordring av personer eller gods med motorvogn i rute kreves særskild tillatelse». Däremot äro vissa bestämmelser meddelade av innehåll, att lika med »befordring i rute» skola räknas vissa andra transporter med automobil.

I likhet med vad som är fallet i de av nyssnämnda författningar, vilka sökt närmare bestämma innebörden av ifrågavarande begrepp, synes jäm-

väl för svensk rätts vidkommande huvudvikten böra läggas dels på regelbundenheten av trafiken dels ock på att den äger rum mellan bestämda punkter, dock med ett tillägg, som inkluderar även den i regelbunden fart inom en viss ort bedrivna trafiken. Uttrycket linjetrafik hava vi i anledning härav ansett böra bestämmas såsom »allmän trafik i regelbunden fart mellan vissa orter eller å viss sträckning, vare sig mellan skilda orter eller inom viss ort».

Med hänsyn till sitt föremål omfattar linjetrafiken två huvudgrupper nämligen dels *linjetrafik för personbefordran* och dels *linjetrafik för gods-befordran*. Inom den förra gruppen utgör den med personomnibuser bedrivna trafiken den ojämförligt viktigaste delen, som jämväl för sin reglering i åtskilliga avseenden synes böra underkastas andra bestämmelser än andra slag av linjetrafik för personbefordran. För erhållande av en kort beteckning på detta slag av trafik hava vi därför benämnt densamma *omnibustrafik*. Vid bedömandet av frågan, huruvida ett fordon är att hänföra till personomnibus, äro härvid jämlikt § 49 vanliga regler i motorfordonsförordningen att tillämpa. Enligt 18 § denna förordning innebär detta för närvarande, att därmed förstås personvagn avsedd för mer än sju personer.

Huruvida visst slag av trafik är att hänföra under personbefordran eller godsbefordran, är närmast att bedöma med hänsyn till transportens verkliga föremål. Beskaffenheten av det fordon, som för ändamålet användes, är i och för sig utan betydelse. En personbefordran, som verkställes med lastautomobil, är således att hänföra till trafik för personbefordran, likaväl som en godsbefordran, vilken sker med användande av personautomobil, blir att hänföra under trafik för godsbefordran. Att en dylik skillnad mellan de båda trafikslagen icke behöver i praktiken föranleda svårigheter, synes oss framgå därav, att densamma redan i nu gällande motorfordonsförordning 27 § 8 mom. förekommer så till vida, att skyldigheten att föra trafik-bok stadgats vid utförande av vissa transporter med automobil, som icke endast avse befordran med personer. För varje fall torde en sådan grund för indelningen medföra mindre svårigheter än om indelningen grundas på fordonets tekniska beskaffenhet. Erfarenheter från utlandet hava nämligen givit vid handen, att det på grund av den stora mängd variationer i fordonstyper, som den tekniska utvecklingen medför, stundom kan möta svårigheter att avgöra, huruvida en viss motorfordonstyp är att hänföra till person- eller lastautomobil.

I sådana fall, där förutom vad i § 5 öförmäles kombinerad person- och godstrafik föreligger, såsom t. ex. då en släpvagn för godstrafik fogas till ett fordon för omnibustrafik eller en lastbil samtidigt användes för person- och godsbefordran, bliva tydligen reglerna för vardera slaget av trafik att

tillämpa på vederbörande del av trafiken, varför tillstånd såväl till person- som till godstrafikens bedrivande måste sökas i den för vardera trafikslaget stadgade ordningen.

Så vitt angår den linjetrafik, som bedrives för godsbefordran, synes böra skiljas mellan *närgoods-* och *fjärrgodslinjetrafik*. Med den förre förstås därvid sådan linjetrafik, som, i huvudsaklig överensstämmelse med vad som är för närgodstrafik bestämt, är begränsad genom bestämmelser, meddelade med stöd av § 25; med den senare åter sådan linjetrafik för godsbefordran, som sträcker sig utöver samma avstånd. Anledningen till denna skillnad är att, på sätt i samband med diskuterandet av tillståndsgivningen framhållits, beviljandet av rätten till fjärrgodslinjetrafik synes böra ankomma på samma myndighet som beviljandet av rätten till fjärrgodstrafik.

Beställningstrafik. Beställningstrafik följer, såsom av det ovan anförda framgår, samma indelning som linjetrafiken och omfattar alltså två huvudgrupper, nämligen *beställningstrafik för personbefordran* och *beställningstrafik för godsbefordran*. Någon ytterligare indelning av förstnämnda grupp för möjliggörande av olika bestämmelser för olika grupper synes icke nödvändig; däremot bör beställningstrafiken för godstrafik, på sätt och enligt de grunder, som i den allmänna motiveringen anförts, uppdelas i *närgoods- trafik* och *fjärrgodstrafik*.

Särskilda bestämmelser angående transport av mjölk, slaktdjur och skogsprodukter. Såsom ovan under § 1 framhållits, utgör även frågan, huruvida transporter av vissa slags varor böra helt eller delvis undantagas från tillämpningen av de för den allmänna automobiltrafiken i övrigt gällande bestämmelserna, ett i detta sammanhang aktuellt spörsmål.

Erinras må i detta avseende, hurusom vid 1933 års riksdag *andra lagutskottet* i utlåtande nr 31, med anledning av Kungl. Maj:ts prop. nr 197 om ändring i vissa delar av 1930 års motorfordonsförordning, särskilt berörde frågan om mjölktransporter i linjetrafik.

Flerstädes förekomme, framhöll utskottet i nämnda utlåtande (sid. 12—13), att ett antal lantbrukare eller en mejeriförening utbjöde körning av mjölk från de olika producenterna till mejerier på ackord, därvid körning kunde erhållas till billigare pris än det, som begäres enligt den taxa, vilken tillämpas av trafikutövare, som innehar tillstånd till linjetrafik å den vägsträcka, där mjölkkörningen skall äga rum. Därest omständigheterna vore sådana, att dylik ackordskörning anses skola falla under begreppet linjetrafik, ville utskottet framhålla, att, med hänsyn till nödvändigheten av att förbilliga lantbrukets omkostnader, ett verkligt behov av sådan körning kunde anses föreligga. Enligt utskottets mening syntes därför denna ackordskörning i allmänhet ej böra förhindras enbart av den anledningen, att någon trafikutövare redan innehade allmänt tillstånd till linjetrafik å vägen förbi de platser, där mjölkkörningen vore avsedd att äga rum. Genom att i förekommande fall giva trafikstillståndet för mjölk-

köraren sådan inskränkt omfattning, att detsamma komme att avse allenast körning av mjölk och möjligen andra lantbruksprodukter, syntes vederbörande länsstyrelse hava möjlighet att förhindra obehörig konkurrens med redan förefintliga trafikföretag utan att därigenom billigare körning av mjölk och andra lantbruksprodukter förhindrades.

I motioner vid 1935 års riksdag (I: 53 och II: 135) hava även föreslagits åtgärder i syfte att för transport av mjölk till mejeri och konsumtionsort samt av slaktdjur och slakteriprodukter ej skall erfordras särskilt tillstånd.

Vid tillämpningen av 1930 års motorfordonsförordning synes, såsom i trafikutredningens betänkande angående järnvägs- och automobiltrafik (sid. 114) framhållits, åtminstone hittills olika uppfattningar hava gjort sig gällande hos länsstyrelserna beträffande frågan, huruvida vissa slag av godstransporter, särskilt transporter av mjölk eller andra livsmedelsprodukter för en i ett eller annat avseende begränsad grupp av beställares räkning, äro att hänföra under linjetrafik eller icke. Siffrorna angående utsträckningen av linjetrafiken för godstransporter förete nämligen så stora skiljaktigheter de olika länen emellan, att dessa knappast kunna förklaras på annat sätt än att olika tillämpning i nu förevarande avseende förekommit.

Med hänsyn till lantbrukets behov av snabba och billiga transporter särskilt av mjölk anse vi i likhet med andra lagutskottet önskvärt att i första hand dylika transporter i allmän trafik underlättas. Detsamma gäller enligt vår mening även beträffande transporter av slaktdjur eller transporter från avverkningsplatserna av skogsprodukter, såsom t. ex. av timmer, sparrar, ved o. d., varvid bör anmärkas, att med avverkningsplats bör förstås icke allenast det ställe, varest trädet blivit fällt, utan även den i samband därmed stående plats, till vilken produkten ifråga därefter hopförts för vidare transport med bil.

Så vitt nämnda slag av transporter angår, hava vi, såsom tidigare framhållits, icke ansett oss kunna förorda att desamma skulle helt undantagas från de föreskrifter, som eljest reglera den allmänna automobiltrafiken; däremot föreslå vi undantag från vissa inskränkande bestämmelser, som eljest gälla beträffande beviljande av tillstånd till allmän trafik eller för dylik trafiks bedrivande. För detta ändamål har under ifrågavarande § influtit bestämmelse, att trafik, som uteslutande är avsedd för befordran av mjölk, slaktdjur eller av skogsprodukter från avverkningsplatsen, skall, oavsett transportens längd, vara att hänföra under närgods- eller närgods-linjetrafik. Ett dylikt stadgande innebär bland annat, att, även där fråga är om sådana transporter, som på grund av sin längd eljest skulle vara att hänföra till fjärrtrafik, tillståndsgivningen kommer att förläggas till länsstyrelserna i stället för till vägtrafikmyndigheten, att taxan för transporterna kommer att likaledes fastställas av länsstyrelserna i stället för av

Kungl. Maj:t, att taxan icke, på sätt beträffande fjärrtrafiken är fallet, kommer att upptaga fasta avgifter utan allenast maximavgifter, att valet av trafikutöware icke, på sätt beträffande fjärrtrafiken är stadgat, begränsas till vissa slag av trafikutöware, utan att vilken trafikutöware som helst, som i övrigt fyller allmänna förutsättningar för erhållande av trafiktillstånd, kan meddelas tillstånd till bedrivande av ifrågavarande slag av trafik, samt att sådana transporthandlingar som eljest, på sätt i annat sammanhang närmare angives, skola åtfölja transporter i fjärrgods- eller fjärrgodslinjetrafik, icke behöva förekomma vid transport av nu ifrågavarande slags produkter. Såsom villkor för dessa lättnader hava vi emellertid ansett böra gälla, att den trafik, varom fråga är, *uteslutande* avser transport av nämnda slags produkter. För en utöware av fjärrtrafik, som eljest har att ställa sig samtliga bestämmelser för dylik trafik till efterrättelse, finnes det enligt vår mening icke anledning att medgiva något undantag från iakttagandet av desamma allenast av den anledning, att han samtidigt med transport av övriga varor även ombesörjer transport av omförmälda slags produkter.

Angående de åtgärder, som föreslagits till underlättande av behandlingen av ansökningar om tillstånd till sådant slag av trafik, som avses i § 4 sista stycket, hänvisas till §§ 9 och 10.

§ 5.

Mom. 1. Trafikutöwares rätt att i allmän trafik för personbefordran ombesörja befordran av resgods m. m. Då den nu gällande motorfordonsförordningen i princip icke gör någon skillnad beträffande meddelande av tillstånd till person- och godstrafik, har någon anledning att i författningen uppmärksamma spörsmålet, huruvida och i vilken omfattning rätt till persontrafik även innebär rätt till befordran av resgods m. m., icke förelegat. Däremot har denna fråga givetvis blivit aktuell för de tillståndsbeviljande myndigheterna, och i samband med beviljande av tillstånd till persontrafik hava på grund därav även föreskrifter för bestämmande av trafik-tillståndets omfattning i nu förevarande avseende befunnits erforderliga.

Från länsstyrelserna infortrade exempel på lydelsen av de resolutioner, som vanligen användas vid beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik för personbefordran, visa i förevarande avseende en stor variation.

De utförligaste bestämmelserna, vilka gemensamt användas i två län, innehålla huvudsakligen följande.

I trafik, vilken närmast är avsedd för personbefordran, må i mån av utrymme gods medtagas.

Befordran av gods skall huvudsakligen avse resandes handgods. Gods må medföras allenast undantagsvis, om det är mindre skrymmande och väl inlagt samt under förutsättning, att varje kolli väger högst 25 kg. Hund och velociped

må medtagas endast efter förarens medgivande. Gods, som osnyggas eller sprider elak lukt, må ej medföras, liksom ej heller explosiva varor eller andra eld-farliga oljor än sådana, som erfordras för automobilens framdrivande. I trafiken må icke ombesörjas sådan befordran av brev, till vilken postverket, jämlikt kungl. kung. den 21 december 1888 beträffande postverkets rätt ifråga om befordran av brev och brevkort m. m., äger uteslutande rätt.

I vissa län synes tillstånd till linjetrafik för personbefordran i regel förenas med tillstånd till befordran av paketgoods. I samband därmed föreskrives även, att resande äger medtaga mindre handresgoods avgiftsfritt. För paketgoods fastställes taxa intill en viss viktgräns (20—30—50 kg), varjämte föreskrives, att paket av större vikt ej mottages till befordran. I andra län föreskrives beträffande befordran av paketgoods i omnibustrafik, att endast mindre skrymmande sådant gods, varje kolli vägande högst (exempelvis) 20 kg, må medtagas, med iakttagande att sammanlagda vikten av passagerare och gods icke må i något fall överstiga ett bestämt antal kg, därvid person, som fyllt 12 år, anses motsvara 80 kg och barn under 12 år 40 kg.

Exempel på andra formuleringar av bestämmelser i förevarande avseende äro:

Gods må (i omnibustrafik) medtagas i mån av utrymme å för sådant ändamål medgivna platser, i första hand resandes handbagage, annat gods (styckegods) allenast om det är mindre skrymmande och väl inlagt samt vikten av varje kolli ej överstiger 25 kg.

I personomnibustrafik må bagage medföras allenast därest det utan olägenhet för medpassagerare hålles i den resandes knä eller placeras å för bagage särskilt anvisad plats. Detsamma gäller ifråga om hundar och andra djur.

Å personomnibus får mindre handresgoods av resande medtagas avgiftsfritt. Övrigt resgoods får medföras i omnibussen endast om plats därför finnes. För dylikt gods, vägande högst 25 kg, erlägges ingen avgift. För tyngre resgoods erlägges för överskjutande vikt en avgift för påbörjat 25-tal kg av 50 öre för varje påbörjat 25-tal km.

Resgoods i länstrafik må fritt medföras intill en sammanlagd vikt av 50 kg. För varje påbörjat 50 kg därutöver utgår avgift såsom för en person.

Den i trafikutredningens förslag förutsatta skillnaden mellan gods- och persontrafik synes göra det nödvändigt att åtminstone i huvuddrag överflytta bestämmandet av frågan, huruvida och i vilken omfattning rätt till persontrafik även medför rätt till godsbefordran, från tillståndsgivningen till författningen. Förslag till bestämmelse i detta syfte har influerat under § 5. Syftet för detsamma har varit att lämna hittills gällande praxis i detta avseende, vilken synes för alla därav berörda parter hava inneburit fördelar, orubbad. I första hand har denna praxis inneburit rätt att i persontrafik ombesörja transport jämväl av resgoods för resande, som medföljer automobilen, men vidare även, och särskilt beträffande trafik å vissa omnibuslinjer, rätt att ombesörja smärre, till paketgoods hänförliga försändelser. Känt är hurusom sistnämnda trafik (den s. k. skickebudstrafiken) i vissa trakter, företrädesvis i sådana, som äro dåligt försedda med andra slag av kommunikationer eller eljest ligga på mera betydande avstånd från handelscentra, blivit av stor praktisk betydelse och nytta för befolkningen.

Innebörden av bestämmelsen har med hänsyn till ovan anförda omständigheter blivit att i författningen fastslå den principiella rätten till att medföra resgods för resande, som befordras med automobilen, ävensom rätten till ombesörjande av paketgods, i den mån tillståndsbeviljande myndigheten finner behov därav föreligga. En ovillkorlig rätt för trafikutövare att ombesörja jämväl sistnämnda slags försändelser har däremot icke ansetts böra lagfästas, särskilt med hänsyn till att, även om, såsom nyss påpekats, nämnda trafik har stor praktisk betydelse vid linjer, som framdragas på större avstånd från städer eller andra handelscentra, den däremot är mindre påkallad eller kan helt undvaras exempelvis vid förortstrafiken till och från våra större städer liksom också i den egentliga beställningstrafiken för personbefordran (drosktrafiken). Bestämmandet av frågan huruvida och i vilken omfattning rätt till ombesörjande av paketgods i persontrafik må medgivas har på grund härav ansetts böra överlämnas åt den tillståndsbeviljande myndigheten, på vilken det även alltjämt ankommer att meddela de närmare föreskrifter, som må finnas erforderliga för närmare reglerande av rätten att medföra såväl resgods som paketgods.

I de av länsstyrelserna meddelade trafiktillstånden förekommer merendels en erinran om att trafikutövare icke må ombesörja sådan befordran av brev, till vilken postverket jämlikt kungörelsen den 21 december 1888 bekräftar postverkets rätt ifråga om befordran av brev och brevkort m. m. äger uteslutande rätt. Ehuru vi anse en sådan bestämmelse lämpligen böra införas i trafiktillståndet till upplysning för trafikutövaren, vilken icke kan förutsättas alltid därförutan känna till nämnda kungörelse, hava vi icke funnit en motsvarande föreskrift påkallad i förevarande sammanhang, då de bestämmelser, varom i denna § är fråga, huvudsakligen tjäna till ledning för den tillståndsbeviljande myndigheten, som kan förutsättas själv äga kännedom om och sörja för iakttagandet av kungörelsen ifråga.

Mom. 2. Trafikutöwares rätt att i allmän trafik med lastautomobil ombesörja befordran av personer, oaktat särskilt tillstånd till personbefordran icke meddelats. Under det att i mom. 1 behandlas spörsmålet, huruvida och i vilken omfattning rätt till allmän trafik för personbefordran även innebär rätt att ombesörja godsbefordran, upptages i mom. 2 spörsmålets motsatta sida till behandling, nämligen frågan huruvida och i vilken omfattning rätt till bedrivande av godsbefordran med lastautomobil även innebär rätt att låta personer medfölja dylik automobil, därest ej särskilt tillstånd till personbefordran med lastautomobil medgivits i den ordning, som stadgas i § 32.

Nu gällande motorfordonsförordning innehåller i förevarande avseende icke annan bestämmelse än ett under § 27 mom. 4 förekommande stadgande, enligt vilket, om i yrkesmässig trafik avses att bruka lastvagn för

befordran av personer, härför påkallade anordningar å lastvagnen skola godkännas av myndighet, som har att meddela trafiktillstånd; härvid skall enligt samma stadgande tillika bestämmas det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet. Bestämmelsen ifråga torde närmast vara avsedd för eller har för varje fall i praktiken kommit att uppfattas såsom avseende allenast befordran av personer under sådana förhållanden, att yrkesmässig persontrafik kan sägas föreligga, d. v. s. allenast om automobilen tillhandahållits allmänheten och mot ersättning. I ganska vidsträckt omfattning synes emellertid, såsom av fackmän vid överläggningar inför trafikutredningen framhållits, en personbefordran med lastautomobil, som icke är eller i alla händelser icke kan bevisas vara att hänföra under yrkesmässig personbefordran i nyss angiven bemärkelse, hava utvecklat sig. Ofta nog förekommer, att föraren av en lastautomobil i yrkesmässig trafik låter passagerare medfölja å vagnen utan att någon ersättning kan bevisas hava härför överenskommits eller begärts, även om sådan tillkommit honom i form av exempelvis drickspengar eller en av passageraren »frivilligt» överlämnad avgift. I ett inför trafikutredningen relaterat fall hade förekommit, att man vid granskning av driftskalkylerna för ett salubjudet företag i yrkesmässig lastautomobiltrafik uppmärksammat, att en i företaget anställd förare hade en oskäligt låg lön; och på förfrågan hade företagets innehavare upplyst, att lönen kunnat sättas till så lågt belopp med hänsyn till de drickspengar, föraren erhöll från passagerare, som brukade medfölja automobilen.

Olägenheterna av en sådan, uppenbarligen vid tillståndsgivningen icke åsyftad persontrafik drabba icke allenast de trafikföretag, som inriktat sig på ombesörjande av persontrafik under iakttagande av för sådan trafik gällande bestämmelser, utan gå i viss mån ut även över de lojalt arbetande lastautomobiltrafikföretagen. Av en representant för ett dylikt trafikföretag har inför trafikutredningen framhållits, hurusom det förekommit, att främmande personer velat tilltvinga sig rätt att medfölja en passerande lastbil under hotelser om att eljest vid lämpligt tillfälle skada trafiken eller misshandla föraren. Med hänsyn härtill har även från detta håll påyrkats förbud mot att låta obehöriga personer medfölja lastautomobiler i yrkesmässig trafik, där icke särskilt tillstånd till personbefordran lämnats.

Fråga är, såsom av det föregående framgår, i detta sammanhang icke huruvida och under vilka villkor tillstånd bör lämnas att med lastautomobil i allmän trafik jämväl ombesörja allmän trafik för befordran av personer — detta spörsmål behandlas nedan under § 32 — utan huruvida och i vilken omfattning andra personer än föraren må äga rätt att medfölja en i allmän trafik insatt lastautomobil i sådana fall, där tillstånd av nyss angiven beskaffenhet icke lämnats. Inom vissa gränser måste tydligen en sådan rätt vara förenlig med lastbilstrafikens intressen och tillgodose lo-

jala ändamål. Nödvändigt är sålunda till en början, att avlösare för föraren eller person, som har till uppgift att biträda med automobilens skötsel, liksom även personer, som erfordras för dess på- eller avlastning, tillerkännas rätt att jämte föraren medfölja automobilen. Än vidare synes hinder icke böra läggas för att med lastautomobil i allmän trafik även utan särskilt tillstånd ombesörja transport av arbetslag till eller från arbetsplats, där automobilen användes, en uppgift för vilken dylika automobiler ofta tagas i anspråk. Utöver nu angivna fall synes emellertid, enligt vad erfarenheten givit vid handen, användningen av lastautomobiler för personbefordran utan att särskilt tillstånd därtill lämnats vara till olägenhet för alla därav berörda parter, icke minst för utövarna av lastautomobiltrafik själva. Givetvis skulle en sådan användning i och för sig kunna förebyggas, därest det vore möjligt att bevisa, att ersättning för transporter uppburits av föraren och att dylika transporter förekommit i så vidsträckt omfattning, att automobilen kunde anses hava för nämnda ändamål tillhandahållits allmänheten. Då emellertid en sådan bevisning merendels möter mycket stora praktiska svårigheter, synes bedrivandet av en genom trafiktillståndet icke åsyftad trafik i sådana fall, varom nu är fråga, enklast kunna förhindras genom förbud mot att i andra fall än som i det föregående angivits låta med lastautomobil befordra personer, med mindre särskilt tillstånd därtill medgivits i den ordning, som under § 32 närmare stadgas. Förslag i sådant syfte har influtit under förevarande moment.

§ 6.

Mom. 1. Trafiktillstånd såsom förutsättning för rätt till allmän trafik. — Särskild fråga angående omnibustrafik uteslutande inom viss stads planlagda område. Bestämmelsen att allmän trafik må bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd (*trafiktillstånd*) innebär ingenting nytt; tvärtom har denna princip varit på detta område gällande ända sedan 1906 års förordning om automobiltrafik. En särskild anledning att i detta sammanhang till prövning upptaga frågan, huruvida nämnda bestämmelse borde oförändrad kvarstå eller möjligen i visst avseende modifieras, har emellertid för oss legat i en av 1933 års riksdag gjord framställning om utredning beträffande rätt till bedrivande av linjetrafik inom stads planlagda område. Angående uppkomsten och behandlingen av sistnämnda spörsmål torde böra nämnas följande.

I samband med behandlingen av Kungl. Maj:ts prop. nr 193 om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen förehade 1933 års riksdag jämväl till behandling likalydande motioner I: 157 av herr Rosén m. fl., och II: 308 av herr Nilsson i Göteborg m. fl., i vilka hemställdes, att riks-

dagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning, i samband med 1932 års trafikutredning eller annorledes, av frågan om och på vad sätt ett avgörande inflytande måtte 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 automobiltrafik, framför allt ifråga om linjetrafik, som bedrives uteslutande inom stads planlagda område, dessa myndigheter icke tillerkänts något nämnvärt inflytande på tillståndsgivningen. Det funnes ingenstades 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 — utan att föregripa den föreslagna utredningen — att 24 § i 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 trafik-tillstånd icke borde beviljas utan stadsfullmäktiges medgivande.

I angivna yttranden över motionärernas förslag tillstyrktes den föreslagna utredningen av överståthållarämbetet och flertalet länsstyrelser ävensom av svenska stadsförbundet och svenska spårvägsföreningen.

För egen del anförde *andra lagutskottet*, 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 vore därvid mången gång part i målet och borde såsom sådan icke tillerkännas rätten att träffa avgörandet. Utskottet ansåge sig därför icke kunna biträda motionärernas uppfattning, att den kommunala förvaltningsmyndigheten borde beredas »avgörande inflytande» i det hänseende, varom nu vore fråga. Däremot ville utskottet ifrågasätta, huruvida det icke vore lämpligt, att sistnämnda myndighet tillerkändes större inflytande härutinnan än som för närvarande vore fallet. Utskottet tillstyrkte därför en utredning av frågan om och på vad sätt ett ökat inflytande må beredas vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet i stad vid beviljande av linjetrafik inom stadens planlagda område.

I anslutning härtill hemställde *riksdagen* i skrivelse nr 295/33, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om den av utskottet förordade utredningen.

Sedan nämnda riksdagsskrivelse av *Kungl. Maj:t* överlämnats till trafikutredningen för att tagas i övervägande vid fullgörande av utredningens

uppdrag, har *svenska stadsförbundet*, på hemställan av utredningen, med skrivelse den 1 maj 1934 överlämnat ett sammandrag av yttranden, avgivna i ärendet av de större städernas drätselkammare ävensom av dessa hörda speciella trafikmyndigheter. För egen del har stadsförbundets styrelse i sammanhang härmed anfört följande.

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 stick 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 lagfästande 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 behärta 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, uppstå lätt olämpligt belägna samhällsbyggnader, 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 biljettpriiser. 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 aktuellare 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 bedömning, 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 jämställa 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 skäligen avgifter, som med fog ställas av de utanför densamma boende. I själva verket torde i regel inga större intressesammanställningar 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 införes 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 medgives 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, som på trafikutredningens hemställan yttrat sig i ärendet, förklarar sig i skrivelse den 29 juni 1934 anse, att skäl icke föreligger att åt städerna giva ett ökat inflytande på avgörandet av ärenden rörande tillstånd till sådan linjetrafik, som berör stad, och avstyrker förty, att förslag härom framläggas.

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, påpekas det i skrivelsen, 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 har på trafikutredningens anmodan avgivit utlåtande den 14 augusti 1934.

Vid formuleringen av stadsförbundets förslag synes, framhåller länsstyrelsen, 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 bliva 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 ifråga 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 påvisa, att det

nuvarande förfaringssättet medfört några allvarliga olägenheter för städerna. Tvärtom torde det, då ifråga om linjetrafik ofta föreläge vitt skilda intressen, vara enbart lyckligt, att den slutliga prövningen av ärendet, såsom nu vore fallet, utan inskränkning helt överlätes på en utomstående, av lokala intressen ej influerad myndighet.

Däremot hade länsstyrelsen icke något att erinra mot att, då fråga föreläge 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.

Prövningen av frågor om tillstånd till linjetrafik — varunder enligt gällande motorfordonsförordning är att inbegripa såväl regelbundet bedriven yrkesmässig trafik mellan vissa orter som yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss sträcka eller sålunda även en rent lokal omnibuslinje — ankommer för närvarande på länsstyrelserna. Det förberedande förfarandet i dylika ärenden är reglerat av utförliga bestämmelser, vilka föreskriva skyldighet för länsstyrelserna att över ansökningar om trafiktillstånd höra ett flertal institutioner och representanter för andra intressen, nämligen vägstyrelse, polismyndighet, järnvägsföretag eller annat trafikföretag, som beröres av den ifrågasatta trafiken, varjämte, om förhållandena därtill föranleda, väghållningsskyldiga och andra, som ärendet kan angå, kunna lämnas tillfälle att yttra sig. Någon bestämmelse innebärande skyldighet att över ansökningar om tillstånd till dylik trafik höra stad eller annan kommun, som beröres av den ifrågasatta trafiken, finnes emellertid icke. Icke desto mindre synes det, såsom av utredningen i ärendet framgår, vara en utbredd praxis, att länsstyrelserna i förekommande fall lämna den kommunala myndigheten tillfälle att yttra sig.

Frågan om möjligheten att öka städernas och vissa därmed jämförliga samhällens inflytande i förevarande slag av ärenden har koncentrerat sig i två särskilda spörsmål, nämligen dels beträffande städernas inflytande på den förberedande handläggningen, dels ock beträffande huruvida och i vad mån städernas ställningstagande i dessa frågor skall påverka länsstyrelsernas befogenhet att besluta i ärendet.

I det förra avseendet hava de hörda kommunerna nära nog enhälligt och därvid understödda av svenska stadsförbundets styrelse förordat bestämmelser, som äro avsedda att garantera stadens rätt att yttra sig över an-

sökningar om tillstånd till linjetrafik. Beträffande åter frågan om verkan av städernas ställningstagande för länsstyrelses rätt att meddela trafiktillstånd har i de avgivna yttrandena i allmänhet skilts mellan lokaltrafik (inom staden) och annan staden berörande linjetrafik. Beträffande den förra har svenska stadsförbundets styrelse ansett ett avgörande inflytande i form av fullständig vetorätt böra beredas städerna och beträffande den senare har styrelsen uttalat sig för att ett avgörande mot städernas inhämtade mening bör få förekomma endast i de fall, då *synnerliga* skäl därtill kunna visas föreligga. De av förbundet sålunda förordade bestämmelserna hava emellertid avstyrkts såväl av Sveriges omnibusägares riksförbund som av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, vilkens uttalande torde kunna antagas återgiva uppfattningen hos flertalet länsstyrelser.

En viktig förutsättning för möjligheten att skapa en rationellare ordning än hittills inom den allmänna automobiltrafiken är, såsom vi i annat sammanhang framhållit, upphävandet av den nuvarande splittringen av tillståndsgivningen på ett flertal myndigheter och sammanförande, så vitt möjligt, av densamma till centralorgan. Om den legala linjetrafiken hittills mindre än andra grenar av den yrkesmässiga automobiltrafiken givit anledning till klagomål ur konkurrenssynpunkt, torde en viktig anledning härtill hava legat i den omständigheten att på detta område den möjlighet till centralisering av tillståndsgivningen förefunnits, som på andra håll saknats. Strävandet att i detta avseende förringa länsstyrelsernas befogenhet till förmån för städerna tenderar att göra ett motsatt inflytande gällande. Även om städerna i detta avseende hittills icke sträckt sig längre än till framställning om vetorätt, 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 hittills 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 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; de åtgärder, som för detta ändamål föreslås, behandlas nedan under § 9.

Mom. 2. Trafiktillståndsbewiljande myndighet. Förevarande mom. uttrycker den centraliseringsprincip för tillståndsgivningen, som närmare motiverats i samband med de allmänna grunderna för det föreliggande förslaget. Detsamma innebär alltså centralisering av tillståndsgivningen för fjärrgodslinje- och fjärrgodstrafik till vägtrafikmyndigheten samt överflyttandet av prövningen av tillstånd till övriga slag av allmän trafik till länsstyrelserna, dock med undantag för beställningstrafik (utom fjärrgodstrafik) i våra största städer. Sistnämnda ärenden, omfattande alltså frågor om tillstånd till närgodstrafik eller till beställningstrafik för personbefordran med stationsort i staden, skola enligt förslaget jämväl framdeles handläggas av polismyndigheten i dylika städer. Lämpligen har antalet av de städer, som ansetts i enlighet härmed böra bibehållas vid rätten till prövning av nyss omförmälda frågor om trafiktillstånd, ansetts kunna begränsas på grundval av invånarantalet, helst som detta tjänar som huvudsaklig norm för det erforderliga antalet automobiler i nu förevarande slag av trafik.

Invånarantalet i de större städerna var vid slutet av år 1933 i avrundade tusental följande.

Stockholm	522	Eskilstuna	33
Göteborg	253	Jönköping	32
Malmö	132	Linköping	32
Norrköping	62	Uppsala	32
Hälsingborg	58	Västerås	31
Borås	41	Karlskrona	26
Gävle	39	Lund	26
Örebro	38		

Såsom förutsättning för att beviljandet av tillstånd till närgodstrafik eller beställningstrafik för personbefordran må tillkomma polismyndighet i stad hava vi ansett lämpligen böra stadgas, att stadens invånarantal uppgår till minst 50 000. Det torde böra erinras, att samma invånarantal även ur annan synpunkt utgör grund för avskiljande av stad från länet i övrigt, i det att enligt landstingslagen stad, som uppnått nämnda folkmängd, äger utträda ur landsting.

Huru prövningen av frågor om tillstånd till olika slag av allmän trafik i enlighet med de i mom. 2 innehållna bestämmelserna kommer att fördelas på olika myndigheter, är schematiskt framställt i den å sid. 150 intagna översikten.

Angående grunderna för förslaget i övrigt hänvisas till den allmänna motiveringen.

Mom. 3. Tillståndsgivning beträffande sådana fall, då flera länsstyrelser kunna förutsättas deltaga i avgörandet. Av de förut anförda reglerna om det avstånd, på vilket den allmänna trafiken må utsträckas, följer, att även sådan trafik, till vilken länsstyrelse har att bevilja tillstånd, kan komma att sträckas över mer än ett län. Regler för bestämmandet av vilken länsstyrelse, som i dylika fall har att till prövning upptaga frågor om trafiktillstånd eller därmed jämförliga ärenden (om godkännande av automobiler för dylik trafik etc.), bliva på grund härav erforderliga.

Så vitt linjetrafiken angår, synes för nyssnämnda ändamål den nu i motorfordonsförordningen § 24 mom. 2 för sådana fall förekommande bestämmelsen, nämligen att tillståndet skall meddelas av länsstyrelsen i det eller de län, där trafiken skall äga rum, vara lämplig. Vad åter angår beställningstrafiken hava vi ansett bestämmelse böra meddelas därom, att prövningen av ansökan om tillstånd till sådan dylik trafik, som kan komma att utsträckas över mera än ett län, skall tillkomma länsstyrelse i det län, vareft stationsort för trafiken är avsedd att förläggas. Någon motsvarande uttrycklig bestämmelse, så vitt länstrafiken angår, finnes visserligen icke för närvarande, men av de i § 23 mom. 4 motorfordonsförordningen förekommande bestämmelserna i sammanhang med motorfordonsförordningens bestämmelser om stationsort följer, att nyssnämnda princip jämväl är att tillämpa på nu förekommande fall av sådan trafik, varom i sammanhanget är fråga.

Mom. 4. Magistraters m. fl. myndigheters befogenhet ifråga om taxor och reglementen för den allmänna automobiltrafiken. Vid sidan av den befogenhet, som enligt motorfordonsförordningen tillkommer polismyndighet i stad att pröva frågor om trafiktillstånd och därmed jämför-

liga ärenden angående den allmänna trafiken, äger jämlikt §§ 23 och 29 ordningsstadgan för rikets städer magistrat eller stadsstyrelse att, där i stad behov av reglementen eller taxor för åkare, hyrkuskar, dem som betjäna allmänheten med omnibusvagnar m. m. förekommer, upprätta sådana reglementen och taxor samt underställa desamma länsstyrelses prövning. I Stockholm äger överståthållarämbetet att omedelbart utfärda dessa reglementen och taxor.

Då vad i förevarande sammanhang föreslagits angående ändrade regler för beviljande av tillstånd till vissa slag av trafik, som för närvarande äro att hänföra till stadstrafik, icke är avsett att innebära någon rubbning av de befogenheter, som enligt nu ifrågavarande §§ tillkommer nyssnämnda myndigheter, har en erinran härom, så vitt angår befogenheten att utfärda reglementen, ansetts i detta sammanhang böra ske genom hänvisning till omförmälda bestämmelser i ordningsstadgan. Motsvarande förhållande angående befogenheten att fastställa taxa framgår av § 36 mom. 1.

Om ansökningsförfarandet.

§ 7.

Ansökans innehåll. *Mom. 1.* I nu gällande motorfordonsförordning äro bestämmelser om ansökningsförfarandet meddelade i § 26. Enligt mom. 1 av denna § skall vid ansökan om trafiktillstånd fogas uppgift om den eller de automobiler, som äro avsedda att användas för trafiken, varjämte skall bifogas vederbörligt utdrag ur automobilregistret för sådan automobil eller, där automobil icke är registrerad, meddelas sådana uppgifter om automobilens beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret.

Tillämpningen av denna bestämmelse uppgives hava i praktiken icke sällan förorsakat svårigheter. För att en person, som söker trafiktillstånd utan att förut hava sådant, skall kunna lämna uppgift om den eller de automobiler, som äro avsedda att användas för trafiken, och bifoga vederbörligt utdrag ur automobilregistret eller eljest lämna sådana upplysningar därom, som i stadgandet förutsatts, måste han på ett eller annat sätt hava förvärvat dispositionsrätt däröver. Detta uppgives i ett stort antal fall hava lett till, att sökanden redan före ansökningens ingivande går i författning om köp eller liknande avtal rörande automobil, som han avser att begagna i rörelsen, och på sina håll lär av myndigheterna krävas, att sökanden kan uppvisa avtal av dylikt innehåll. En särskilt i besvärsmål ofta gjord erfarenhet är också, att sökanden visats hava redan innan trafiktillstånd förvärvats gått i författning om inköp av den eller de automobiler, som han ämnat använda i rörelsen.

Enligt motorfordonsförordningen § 27 mom. 4 gäller vidare, att automo-

bil icke må användas i yrkesmässig trafik utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som har att meddela trafiktillstånd. Då godkännande sökes, skall företes intyg av besiktningsman, att automobilen är för trafiken lämplig. Vidare äro bestämmelser meddelade om att vid godkännande, varom ovan sägs, skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må befordras med fordonet m. m. Med anledning av sistnämnda bestämmelser, rörande vilkas innehåll någon ändring icke är i detta sammanhang förutsatt, förefaller det vara ägnat att leda till onödiga svårigheter att i förevarande sammanhang kräva så detaljerade uppgifter om den eller de automobiler, som äro avsedda att användas i trafiken, som för närvarande föreskrives i § 26 mom. 1. Då nämnda uppgifter tydligen närmast äro avsedda att tjäna till grund för bedömande av frågan, huruvida tillstånd till trafik av den karaktär och den omfattning, som i ansökningsen avses, lämpligen bör beviljas, synes det vara tillräckligt att för detta ändamål kräva uppgift om typ och antal av de automobiler, som äro avsedda att användas för trafiken, med angivande av den största last eller det högsta antal av personer, som skall kunna därmed befordras.

Av icke mindre vikt än frågan om det ifrågasatta transportmaterielets lämplighet för den tillämnade trafiken är frågan om sökandens personliga kvalifikationer såsom trafikutövare. Ehuru givetvis icke heller under tillämpningen av nu gällande bestämmelser denna fråga ansetts kunna lämnas åsido, tyda många omständigheter på att den, till följd av att uttryckliga bestämmelser i ämnet saknats, dock icke tillmätts hela den vikt, som den rätteligen förtjänat. Till trafikutövare i allmän trafik bör uppenbarligen antagas endast den, som äger sådana personliga kvalifikationer, att allmänheten kan med förtroende anlita honom, då han nämligen genom sin yrkesutövning övertar ansvaret för säkerheten av trafik kundernas person eller egendom, vad den sistnämnda angår, ofta till mycket betydande belopp, som för närvarande icke täckas genom någon lagligen föreskriven försäkring. Särskilt i våra större städer synes också på grund därav vikt hava lagts vid att söka genom noggrant urval bland aspiranter på rättigheter av ifrågavarande slag åstadkomma en tillräckligt hög standard bland yrkesutövarna. På andra håll hava åter klagomål över bristande personliga kvalifikationer hos trafikutövarna icke sällan kunnat med fog framställas.

Klagomålen över en alltför låg personlig standard, särskilt hos utövare av yrkesmässig lastbilstrafik, äro internationella. Många dylika yrkesutövare äro, heter det exempelvis i en år 1934 till den amerikanska Interstate Commerce Commissioners avgiven rapport av the Federale Coordinator of Transportation, dåligt utbildade för sitt yrke och utan tillräckliga ekonomiska resurser samt i vissa fall ansvarslösa. Bristen på yrkesutbildning ökar den enskilde lastbilsförarens mödor och medför svårigheter för hans medtävlare, både dem med lika dåliga kvalifikationer och dem som, med större erfarenhet och bättre resurser, försöka driva sin verksamhet på affärsmässig basis. Alltför ofta har pris-

sättningen demoraliserats av yrkesutövare med föga eller ingen kunskap om de verkliga kostnaderna eller av sådana som av ett rent finansiellt nödläge tvingats att arbeta till taxor, som de veta vara förlustbringande.

I samband med nyss omförmälda bestämmelser ifråga om trafikmaterialelet hava vi på ovan anförda skäl ansett bestämmelser böra meddelas av innehåll att vid ansökan om trafiktillstånd jämväl skola fogas handlingar, som äro ägnade att bestyrka sökandens lämplighet såsom utövare av det slag av allmän trafik, ansökningen avser. Givetvis böra dylika handlingar icke utgöra hinder för den myndighet, som har att pröva ansökningen, att verkställa den ytterligare utredning i förevarande avseende, som finnes lämplig.

Mom. 2 och 3. Utöver de uppgifter, som enligt mom. 1 skola fogas till varje ansökan om trafiktillstånd, skola jämlikt mom. 2 och 3 vissa särskilda uppgifter lämnas vid sökande av tillstånd till linjetrafik, resp. beställningstrafik. Bestämmelsen om linjetrafik har oförändrat upptagits ur nu gällande § 26 mom. 2, och den i mom. 3 förekommande bestämmelsen om beställningstrafik överensstämmer jämväl till sitt huvudsakliga innehåll med nu gällande bestämmelse rörande länstrafiken, dock med det tillägg, så vitt fjärrgodstrafiken angår, att vid ansökningen skall jämväl fogas organisationsplan för trafikens bedrivande.

En sådan organisationsplan torde till en början böra innehålla erforderliga uppgifter angående sökanden, vilken i regel torde få förutsättas bestå av antingen ett för ändamålet bildat bolag eller av ett flertal personer eller företag, som hava för avsikt att, om tillstånd erhålles, bilda ett särskilt bolag för trafikens bedrivande. I nämnda avseende torde alltså uppgift böra lämnas om delägare i bolaget och bolagets aktiekapital, varjämte erforderliga handlingar i övrigt angående sökanden torde böra företes. Vidare torde upplysning böra lämnas om det sätt, på vilket sökanden tänkt sig trafiken organiserad, med angivande av de platser, på vilka huvudkontor för mottagande av beställningar samt in- eller utlastning av gods äro avsedda att anordnas, vilka lokaler och vilken organisation i övrigt, sökanden kan disponera för nämnda ändamål, omfattningen av det antal automobiler och förare, som han beräknar i rörelsen anställa, med särskilt angivande av huruvida och i vilken omfattning han tänker sig för ändamålet anställa andra förare än redan befintliga utövare av närgods- trafik eller taga i anspråk andra automobiler än som av förare i sådan trafik innehavas. Vidare torde i sammanhanget uppgift böra lämnas om vilken erfarenhet av trafik i större skala och förutsättningar i övrigt för sådan trafiks bedrivande sökanden representerar ävensom om hans möjligheter att anordna samarbete med järnvägs- eller sjötrafikföretag eller med utövare av fjärrgodstrafik i andra fjärrtrafikområden eller med utövare

av närgodstrafik. I regel torde få förutsättas, att särskilda förhandlingar befinnas erforderliga, innan tillstånd till bedrivandet av trafiken lämnas, och bör tydligen sökande beredas tillfälle att, därest förutsättningar för bifall till ansökningen anses föreligga, inkomma med de kompletterande handlingar eller eljest ombesörja de ändrade dispositioner, som kunna befinnas erforderliga. Att, utöver vad i stadgandet skett, binda ansökningsförfarandet vid detaljerade föreskrifter har med hänsyn härtill icke ansetts lämpligt.

§ 8.

Bestämmelsen överensstämmer med stadgandet i andra stycket av § 24 mom. 2 motorfordonsförordningen.

§ 9.

Handläggning av ärenden angående linjetrafik. Den nu i 27 § 1 mom. motorfordonsförordningen förekommande bestämmelsen om vilka, som skola yttra sig över ansökan om linjetrafik, har efter upprepade ändringar av tidigare gällande bestämmelser först med nyssnämnda förordning nått sin nuvarande fullständighet. Enligt detta stadgande skall länsstyrelse över ansökning om tillstånd till linjetrafik ej mindre höra vederbörande vägstyrelse och polismyndighet samt järnvägsföretag eller annat trafikföretag, som beröres av den ifrågasatta trafiken, än även, om förhållandena därtill föranleda, vid utlyst sammanträde eller i annan lämplig ordning lämna vederbörande väghållningsskyldiga och andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig.

Städers och jämförliga kommuners yttranderätt. I de under § 6 omnämnda yttranden, som på svenska stadsförbundets hemställan avgivits av drätselkammare eller särskilda trafikmyndigheter i de största svenska städerna, har frågan, huruvida nyss anförda bestämmelser innebära tillräcklig garanti för beaktande av kommunala och särskilt av städernas intressen i ärenden av förevarande slag, upptagits till behandling. Såsom av stadgandet framgår, har länsstyrelse icke skyldighet att vid tilldelandet av trafiktillstånd till linjetrafik ens inom en stads planlagda område särskilt höra stadens beslutande eller förvaltande myndigheter utan endast polismyndigheten. Det har med anledning härav framhållits, att sistnämnda myndighet ej torde vara lämplig att befatta sig med dylika frågor annat än så vitt den rent trafiktekniska sidan därav angår. I den mån ett linjetrafiktillstånd avser att tillgodose befolkningens behov av kommunikationer, dirigerande av stadens utveckling i en viss önskvärd riktning eller beröra andra ur stadens synpunkt viktiga förhållanden, kan, har det i åtskilliga av nyssnämnda yttranden framhållits, polismyndigheten ej vara ett lämpligt talesorgan för staden.

I anslutning här till har *svenska stadsförbundets styrelse* ansett det för beredande av ökat inflytande åt kommunal myndighet i stad i avseende å linjetrafiken vara ett ofrånkomligt minimum, att i lagstiftningen införes ett uttryckligt stadgande därom, att vederbörande kommunalmyndighet i städerna skall höras över alla staden berörande ansökningar om tillstånd till linjetrafik samt att även köpingar och municipalsamhällen tillförsäkras motsvarande rätt. En lagstiftning i denna riktning skulle enligt styrelsens mening innebära ett lagfästande av en utbredd praxis. En begränsning till enbart det stadsplanlagda området anser styrelsen, i likhet med vad i nästan alla avgivna kommunala yttranden framhållits, vara särdeles irrationell och därför icke böra ifrågasättas. I sistnämnda avseende har i åtskilliga av de av kommunala myndigheter avgivna yttrandena framhållits, att staden även har betydelsefulla intressen att bevaka ifråga om ansökningar om tillstånd till sådan linjetrafik, som är avsedd att sätta landsbygden i förbindelse med staden. Hittills har endast magistraten fått yttra sig såsom representant för stad, och denna har, framhålls det, i regel endast kunnat lägga formella synpunkter på sina yttranden.

Sveriges omnibusägares riksförbund har, under framhållande att länsstyrelserna redan nu på grund av gällande föreskrifter äga befogenhet att förskaffa alla sådana uppgifter, som äro erforderliga för en allsidig och sakkunnig prövning av ansökningar om tillstånd till linjetrafik i städer, avstyrkt, att förslag i det av stadsförbundet angivna syftet framläggas. Däremot har *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* förklarat sig icke hava något att erinra mot att, då fråga föreligger angående linjetrafik, som berör stad, köping eller municipalsamhälle, där ordningsstadgan för rikets städer eller vad i stadsplanlagen är stadgat för stad äger tillämpning, fullmäktige eller av dessa utsedd kommunal myndighet lämnas tillfälle att yttra sig i ärendet.

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, såsom framgår av vad nyss anförts, 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 omnibusar; stadens intresse 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 åsyftats; 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 omgivningar 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.

Vägstyrelses yttranderätt. Bland de institutioner, som enligt nu gällande bestämmelser skola obligatoriskt yttra sig över ansökningar om tillstånd till linjetrafik, äro vägstyrelser, och bland dem, som, om förhållandena därtill föranleda, skola lämnas tillfälle att avgiva yttrande däröver, äro väghållningsskyldiga. Under våra överläggningar med tillkallade representanter för trafikintressena har påpekats, att särskilt förstnämnda bestämmelse är ägnad att starkt försena handläggningen av ärenden av förevarande slag, eftersom sammanträde med vägstyrelsen för att besluta yttrandets innehåll måste avvaktas. Tillika har framhållits, att vägstyrelserna, så vitt angår det spörsmål, som företrädesvis kommer under omprövning i samband med behandlingen av frågor om trafiktillstånd, nämligen om trafikens behövlighet och lämplighet, icke torde representera någon särskild sakkunskap; och att deras omdöme i frågor om trafiktillstånd borde påkallas allenast i sådana fall, då fråga uppkommer, huruvida vägens beskaffenhet medger trafik av det slag, varom fråga är, t. ex. då ansökningen avser tillstånd att insätta lastbilar eller omnibusar av ovanlig tyngd. På grund härav hava vi ansett vägstyrelserna böra hänföras till den grupp av institutioner, vilkas yttrande länsstyrelsen har att inhämta allenast om förhållandena därtill föranleda, länsstyrelse således obetaget att höra vägstyrelse, när dess lokala kännedom om trafikens behövlighet eller vägens beskaffenhet utöver vad vägingenjören därom kan meddela för ärendets avgörande kan anses vara av betydelse.

Linjetrafik med mjölk, slaktdjur eller skogsprodukter. På sätt under § 4 anförts, hava vi ansett handläggningen av ansökningar om tillstånd till allmän trafik för befordran av mjölk, slaktdjur eller skogsprodukter från avverkningsplatsen böra förenklas, där så finnes lämpligt; och enligt

den föreskrift, som för detta ändamål influtit i sista punkten av första stycket, må infordrandet av yttranden över ansökningar om tillstånd till linjetrafik uteslutande för befordran av dylikt gods efter länsstyrelsens beprövande inskränkas eller underlåtas.

Beträffande beställningstrafik för motsvarande ändamål har föreskrift i samma syfte influtit i sista stycket av § 10.

Fjärrgodslinjetrafik. Vad ovan anförts avser närmast sådan linjetrafik, för vars bedrivande länsstyrelsens tillstånd erfordras. Beträffande åter sådan linjetrafik, till vars bedrivande vägtrafikmyndigheten har att meddela tillstånd, d. v. s. fjärrgodslinjetrafik, hava bestämmelser meddelats i andra stycket av förevarande paragraf. Enligt detsamma skall nämnda myndighet infordra yttrande över ansökning om tillstånd till sådan trafik av vederbörande länsstyrelse. Att härvid binda sättet för länsstyrelsens handläggning av ärendet vid en i författningen bestämd procedur har ansetts varken erforderligt eller lämpligt; vägtrafikmyndigheten torde nämligen i samband med remiss av ärendet tillkännagiva, huruvida och i vilken omfattning vederbörande bör med hänsyn till de intressen, vägtrafikmyndigheten har att bevaka, före avgivande av sitt utlåtande inhämta yttrande från någon av de intressentgrupper, som kunna därav beröras; och i övrigt torde det böra överlåtas åt länsstyrelsen att bedöma huruvida och i vilken omfattning ytterligare utredning från dess synpunkt sett erfordras.

§§ 10 och 11.

Handläggning av ärenden rörande beställningstrafik. §§ 10 och 11 innehålla regler angående handläggningen av ansökningar om tillstånd till beställningstrafik, varvid skiljes mellan fjärrgodstrafik, som behandlas i § 11, å ena, samt övriga slag av beställningstrafik, vilka behandlas i § 10, å andra sidan. I sistnämnda paragraf föreslås i huvudsak samma förfarande som för närvarande skall iakttagas vid handläggning av ansökningar om tillstånd till stads- eller länstrafik, dock med modifikationer i nedan omnämnda avseenden.

Under senare år har i allt större utsträckning förekommit, att länsstyrelser, där det ansetts lämpligt, lämnat vederbörande organisation av trafikutövare tillfälle att yttra sig över ansökningar om trafiktillstånd.¹ I sådana fall, då det anses önskvärt att i frågor av förevarande beskaffenhet få del av de synpunkter, som företrädas av redan befintliga trafikutövare, kan en dylik åtgärd anses vara mera ändamålsenlig än att allenast genom annonsering söka göra vederbörande trafikutövare eller sammanslutning

¹ En redogörelse för länsstyrelsernas praxis i detta avseende har influtit i Sveriges trafikbilägares tidskrift 1934 häfte 5 ff.

uppmärksamma på att en ny ansökan om trafiktillstånd inkommit. Från trafikbilägarehåll har ifrågasatts, huruvida icke de tillståndsgivande myndigheterna borde åläggas att i frågor av förevarande slag städse inhämta yttranden från nämnda organisationer. En sådan åtgärd hava vi visserligen ansett icke böra ifrågakomma; däremot har i detta sammanhang en bestämmelse ansetts böra inflyta av innehåll att tillståndsgivande myndighet skall, där så anses lämpligt, infordra yttrande över ansökningar av förevarande slag från sammanslutningar av utövare av sådan beställnings- trafik, som avses i ansökningen.

Fråga om ett särskilt, under senare år tämligen ofta förekommande slag av ärenden, nämligen frågor om tillstånd till s. k. *turistomnibustrafik*, gör sig behovet av en snabbare handläggning, än vad iakttagandet av samtliga de i § 10 innehållna föreskrifterna medgiva, starkt gällande. Fråga är i dylika fall, såsom av den anförda termen torde framgå, merendels om rätt att med en omnibus eller, i vissa fall, med en vanlig automobil, som eljest är insatt i linjetrafik, tillfälligt företaga en resa till en eller flera bestämda orter utom fordonets linje. Ofta nog, ehuru ingalunda alltid, plägar en dylik resa beställas för ett begränsat sällskap, såsom t. ex. för medlemmar i en viss förening, deltagare i en viss utflykt, en skolklass o. s. v. Då dylika resor ofta nog måste äga rum omedelbart och endast undantagsvis planläggas längre tid i förväg, kräves, för att möjliggöra en sådan resas företagande, att ansökningen kan, om så erfordras, behandlas utan uppskov. I själva verket torde också redan under nuvarande förhållanden en omedelbar handläggning av dylika ärenden äga rum, oaktat särskilda föreskrifter, som i detta avseende medgiva undantag från eljest gällande bestämmelser beträffande behandlingen av ansökningar om beställnings- trafik, saknas. För att emellertid i författningen bereda stöd åt en för- enklad handläggning av dylika ärenden, hava vi i slutet av § 10 föreslagit en bestämmelse innebärande att omedelbart avgörande därav kan ske, där så erfordras. Samma förfarande bör, på sätt förut anförts, kunna tillämpas även beträffande handläggning av ansökan om tillstånd till beställnings- trafik uteslutande för befordran av gods, som omförmäles i § 4 sista stycket, d. v. s. av mjölk, slaktdjur eller av skogsprodukter från avverknings- platsen (jfr slutet av första stycket § 9).

Beträffande behandlingen av ansökningar om tillstånd till *fjärrgodstrafik* hava vi ansett i huvudsak samma regler som enligt § 9 gälla för handlägg- ningen av ansökningar om tillstånd till fjärrgodslinjetrafik böra tillämpas och därför under § 11 föreslagit bestämmelse, att vägtrafikmyndigheten skall över ansökningar om tillstånd till sådan trafik infordra yttrande av länsstyrelse i län, inom vilket automobiler, som användas för trafiken, skola vara stationerade samt att vid avgivande av länsstyrelsens yttrande skall i tillämpliga delar iakttagas vad i § 9 är stadgat beträffande motsva- rande yttrande över fjärrgodslinjetrafik.

§§ 12 och 13

motsvara i huvudsak de bestämmelser, som för närvarande förekomma i motorfordonsförordningen § 27 mom. 1 fjärde och femte styckena.

§ 14.

Behandling av vissa frågor om ökning av fordonsbestånds antal eller trafikkapacitet. Under det att behandlingen av ansökningar om trafik-tillstånd sedan gammalt är noggrant reglerad, hava hittills bestämmelser saknats beträffande handläggningen av ansökningar om tillstånd till ökning av det antal automobiler, med vilket trafiken må bedrivas, eller om insättande av släpvagnar i sådan trafik eller om ökning av fordonsbeståndets trafikkapacitet genom ett sådant utbyte av automobiler, som medför en avsevärd höjning av den största last eller det högsta antal personer, som därmed må befordras. De föreskrifter i motorfordonsförordningen, som för närvarande äro att tillämpa i detta avseende, nämligen i 27 § 4 mom., reglera huvudsakligen ansökningsförfarandet samt föreskriva i sådant avseende, att vid ansökan om godkännande av automobil för yrkesmässig trafik intyg skall företes av besiktningsman, att automobilen är för trafiken lämplig ävensom att det skall styrkas, att försäkringsplikten för automobilen fullgjorts. Med den under senare år inträdda allmänna ökningen särskilt av lastautomobilernas storlek, hjultryck och lastförmåga har emellertid prövningen av nyss omförmälda slag av frågor kommit att bliva av allt större betydelse och detta även av den anledning att, sedan nya trafik-tillstånd börjat beviljas allt sparsammare, utvecklingen av den yrkesmässiga biltrafiken allt mer skett genom ökning av bilbeståndets antal och kapacitet. Särskilt beståndet av lastautomobiler i yrkesmässig trafik har på grund härav, såsom framgår av trafikutredningens betänkande angående järnvägs- och automobiltrafik, under senare år tenderat mot ökade siffror. Inför denna utveckling hava länsstyrelserna flerstädes övergått till att beträffande handläggningen av ansökningar av nu ifrågavarande slag tillämpa i huvudsak samma förfarande som beträffande ansökningar om trafik-tillstånd.

Ur konkurrenssynpunkt kan uppenbarligen en avsevärd ökning av en trafikutövers bilbestånd vare sig ifråga om antalet automobiler eller släpvagnar eller ifråga om beståndets driftskapacitet vara av samma betydelse som beviljandet av ett nytt trafik-tillstånd. Därtill kommer, att särskilt i sådana fall, då ansökningen avser tillstånd att insätta lastautomobiler eller omnibusar med ett hjultryck, en tyngd eller en lastförmåga, som tidigare icke kommit till användning å de vägar, på vilka automobilen tänkes använd, kan prövningen av ansökningen framkalla flera problem än som eljest förekomma vid prövningen av frågor om godkännande av

automobiler för allmän trafik. På grund härav böra enligt vår mening jämväl ansökningar om tillstånd till ökning i det antal automobiler, som viss utövare av dylik trafik äger insätta i trafik eller om insättande av släpvagnar i sådan trafik eller om sådant utbyte av automobil eller släpvagn, som medför mera avsevärd ökning av fordonsbeståndets driftskapacitet, behandlas och prövas enligt samma regler, som gälla beträffande ansökningar om trafiktillstånd. Förslag i detta syfte har, så vitt angår ärendets handläggning, influtit under förevarande moment och, så vitt angår ärendets slutliga prövning, under § 15 mom. 2.

Angående trafiktillstånds beviljande.

§ 15.

Allmänna grunder. Den viktiga avdelning, som redovisas under ovanstående rubrik, avser att meddela regler beträffande tillståndsgivningen.

Såsom allmän förutsättning för beviljande av trafiktillstånd har i § 15 mom. 1 första stycket — i överensstämmelse med vad för närvarande är stadgat i motorfordonsförordningen § 27 mom. 2 — upptagits bestämmelse, att trafiktillstånd icke må meddelas, därest ej den ifrågasatta trafiken finnes behöflig med hänsyn till redan befintliga trafikföretag samt i övrigt lämplig.

Beträffande allmän kvalifikation på den, som må antagas till trafikutövare i allmän trafik, har i andra stycket föreslagits, att trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av allmän trafik. Uttrycket ifråga utgör motsvarighet till den i § 7 mom. 1 förekommande bestämmelsen om skyldighet för sökande att vid ansökan om trafiktillstånd foga handlingar, som äro ägnade att be styrka hans lämplighet såsom utövare av det slag av allmän trafik, ansökningen avser, samt har sin förebild dels uti bestämmelserna i reglementena angående droskväsendet, resp. varuforsling i huvudstaden, dels ock i vissa i tysk rätt för liknande ändamål meddelade bestämmelser.

Det torde böra anmärkas, att, såvida icke sökanden uppenbarligen avser att själv föra automobil, som skall användas i trafiken, bör innehav av körkort i och för sig vara ovidkommande för frågan, huruvida sökanden bör anses lämplig såsom utövare av allmän trafik eller icke. Särskilt då fråga är om trafikföretag i större skala torde i stället sökandens allmänna förutsättningar för rörelsens bedrivande på sund affärsmässig basis böra i främsta rummet komma i betraktande.

I närmast efterföljande punkter hava bestämmelser angående företrädesrätten mellan olika sökande meddelats och har därvid till en början frågan om verkan av tidpunkten för ansöknings ingivande upptagits till

behandling. 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 ge in 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 nödvändig-göra en ansökan, som, därest allenast trafikbehovet varit avgörande, icke skulle hava kommit till stånd.

I den *tyska* lagstiftningen har man i detta avseende infört bestämmelser av innehåll, att om flera företagare anhålla om trafiktillstånd för en och samma linje, är tidpunkten för ingivandet av ansökan utan inflytande på tillståndsgivningen. Om statsbanorna eller enskilda järnvägar inom det ifrågasatta trafikområdet under åberopande av att trafiken skulle inkräkta på de ekonomiska förutsättningarna för resp. företag bestrida beviljandet av tillståndet till en ifrågasatt linjetrafik, men ett trafikbehov i varje fall konstateras föreligga, skola järnvägarna tillfrågas, om de inom en viss tidsfrist själva vilja driva trafiken å linjen. Om på grund härav ansökan om att få övertaga trafiken inkommer från järnvägarna, skall en sådan ansökan i första hand tagas i betraktande för den händelse garanti för tillfredsställande drift av linjen föreligger och inga andra hinder förekomma. På samma sätt skall förfaras, när på en viss sträcka redan ett koncessionerat linjetrafikföretag eller en rikspostlinje består.

I *Irland* har man i detta avseende gått ännu längre. Om där en trafikutöware anholder om trafiktillstånd, beviljas detta allenast efter det att tillfälle lämnats ett redan bestående licenserat trafikföretag — det vill säga huvudsakligen järnvägsföretag — att självt ombesörja den ifrågasatta trafiken men företaget ifråga avböjer att göra detta. Än vidare har man i detta sammanhang medgivit rätt för järnvägsföretag att i vederbörande regeringsdepartement hemställa om övertagande av redan bestående trafiktillstånd, vilka, om ansökningen bifalles, skola överlätas, dock mot ersättning till trafikutövaren.

Utan att gå så långt, som i någotdera av omförmälda rättssystem är fallet, hava vi för varje fall ansett det böra redan i författningen fastslås, att tidpunkten för ansökningens ingivande icke bör vara bestämmande för företrädet mellan flera sökande. Än vidare hava vi, i huvudsaklig anslutning till vad som i tysk lagstiftning gäller, föreslagit bestämmelse att, därest ansökningen avser tillstånd till linjetrafik, som icke är att hänföra

till fjärrgodslinjetrafik, inom järnvägs eller annat därmed jämförligt trafikföretags trafikområde eller, såsom det i förslaget uttryckes, i anslutning till eller under konkurrens med trafik, bedriven av järnvägs-, ångbåts- eller förut bestående linjetrafikföretag, skall, därest tillstånd meddelas, sådant i första hand lämnas innehavare av dylikt företag, därest denne ansökt därom och i övrigt befinnes lämplig såsom trafikutövare.

Angående trafiktillståndets allmänna innehåll har i följande stycke upptagits bestämmelse bland annat att detsamma skall, så vitt annan trafik än fjärrgodstrafik angår, innefatta föreskrifter om det antal automobiler, med vilket trafiken må bedrivas, med angivande av den största last eller det högsta antal av personer, som skall kunna därmed befordras. Sistnämnda bestämmelse, som utgör motsvarighet till sökandens i § 7 mom. 1 stadgade förpliktelse att i ansökningsen lämna erforderliga uppgifter i nämnda hänseenden, har föreslagits med hänsyn till vikten av att redan i samband med meddelandet av trafiktillstånd kunna så vitt möjligt överblicka och fixera omfattningen av den blivande trafiken. Till den nu rådande överdimensioneringen av den yrkesmässiga motortrafiken torde nämligen icke oväsentligt hava bidragit den omständigheten, att, såsom under § 14 närmare anförts, antalet och trafikkapaciteten av de automobiler, som må användas i trafiken, icke alltid prövas under samma förutsättningar som beviljandet av trafiktillstånd, utan allenast därigenom att frågan om godkännande av viss automobil för trafik underställes tillståndsbewiljande myndighetens prövning. Till garanterande av att detta spörsmål kommer att prövas redan i samband med frågan om trafiktillståndsbewiljande och under samma förutsättningar som detta, har nyss anförda bestämmelse ansetts böra i detta sammanhang intagas. Det må erinras, att bestämmelsen ifråga icke reglerar godkännandet i detalj av varje särskild automobil, som sedermera kommer att insättas i trafiken; regler om sådant godkännande äro meddelade i § 32. För samma ändamål har vidare under mom. 2 föreslagits bestämmelse att vad om trafiktillstånd är stadgat skall i tillämpliga delar gälla jämväl om beslut innefattande tillstånd till sådan ökning i fordonsbeståndets antal eller driftskapacitet, som avses i § 14; jämför härom motiveringen till sistnämnda §.

Under mom. 1 hava ytterligare upptagits föreskrifter för befrämjande av individualisering av trafiktillstånden eller för särskild behandling av frågor om tillstånd till reservtrafik; härom hänvisas till den allmänna motiveringen (sid. 116—122, 130).

De i de båda sista punkterna av mom. 1 förekommande särskilda bestämmelserna beträffande linjetrafik resp. beställningstrafik motsvaras i nu gällande motorfordonsförordning av 27 § 2 mom. andra stycket samt 25 § 1 mom. första stycket.

§ 16.

Fjärrgodstrafik. Denna §, som innefattar huvudföreskrifterna angående villkoren för erhållande av tillstånd till fjärrgodstrafik och denna trafiks organisation, har behandlats i den allmänna motiveringen.

§ 17.

Fjärrgodslinjetrafik. Då, i enlighet med vad i den allmänna motive-
ringen anförts, rätten att i allmän trafik upptaga gods för transporter med
automobil på längre avstånd bör inom ett visst område så vitt möjligt för-
behållas en enda trafikutövare, har i denna § bestämmelse meddelats i syfte
att, så vitt det lämpligen kan ske, förhindra, att rätten till utövande av
fjärrgods- och fjärrgodslinjetrafik kommer att splittras på olika tillstånds-
havare. För detta ändamål har föreskrivits, att tillstånd till bedrivande av
fjärrgodslinjetrafik företrädesvis bör meddelas utövare av fjärrgodstrafik,
inom vars fjärrtrafikområde den ifrågasatta linjen är avsedd att framgå,
därest denne ansökt därom, eller, om flera sådana trafikutövare finnas,
någon av dem. Givetvis innebär bestämmelsen icke något hinder för att
linje upplåtes till gemensamt trafikerande av flera utövare av fjärrgods-
trafik, vilkas områden den berör. Därest någon fjärrtrafikutövare icke an-
mäler sig som sökande till en rättighet av ifrågavarande slag, bestämmes
företrädesrätten mellan övriga sökande enligt de i § 15 meddelade bestäm-
melserna. Kvalifikationerna på utövare av fjärrgodslinjetrafik hava för
varje fall ansetts böra vara desamma som på utövare av fjärrgodstrafik
och villkoren för bedrivande av fjärrgodslinjetrafik i tillämpliga delar de-
samma som för fjärrgodstrafik. Närmare torde dessa villkor lämpligen böra
preciseras av tillståndsbeviljande myndigheten (vägtrafikmyndigheten) i
samband med koncessions beviljande eller eljest genom villkor och bestäm-
melser, meddelade av samma myndighet under trafikens bedrivande.

§§ 18 och 19.

Till närmare utveckling av det i § 2 stadgade åliggandet för länsstyrel-
serna att vaka över att den allmänna automobiltrafiken ändamålsenligt
ordnas och handhaves, så att genom densamma förefintliga trafikbehov
tillgodoses och automobiltrafiken inordnas i det trafiksystem, som bildas
av övriga trafikföretag inom länet, hava i §§ 18 och 19 bestämmelser med-
delats beträffande särskilt två åtgärder, som kunna verksamt främja
nämnda ändamål, nämligen i § 18 beträffande fastställande av tidtabell
för, företrädesvis, omnibustrafik och i § 19 angående eventuellt åläggande
för utövare av vissa slag av linjetrafik att i samtrafik med järnvägs-, ång-
båts- eller linjetrafikföretag ombesörja varutransporter.

§ 18.

Tidtabell för linjetrafik. 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 omnibusslägenheter 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.

Ifråga om omnibustrafikens förmåga att tillgodose den trafikerande allmänhetens behov göra sig liknande synpunkter gällande. Tydligt 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.

På grund av dessa förhållanden har frågan om fastställandet av tidtabeller för linjetrafiken, och särskilt därvid för personomnibustrafik i ett flertal utländska författningar i ämnet tillmätts stor betydelse. De bestämmelser, som för ändamålet innehållas exempelvis i den finska förordningen om trafik med motorfordon den 18 juni 1929, § 56, sådan nämnda § lyder enligt förordning den 31 juli 1931, innehålla följande:

Är linjen längre än 30 kilometer, bör den, som erhållit tillståndet, innan han börjar trafikera linjen, insända förslag till tidtabell till Linjeautomobiltrafikanternas förbund, som, efter överläggning, om så erfordras, med järnvägsstyrelsen och post- och telegrafstyrelsen, snarast möjligt och senast inom tre veckor efter det förslaget mottagits, översänder förslaget jämte eget utlåtande till polismyndigheten å trafikens hemort för prövning och slutlig fastställelse. Fråga om ändring av tidtabell under körsäsongen avgör polismyndigheten likväl omedelbart enligt egen prövning. Varje år skola de innehavare av trafiktillstånd, vilka ärna fortfara med linjetrafiken under året, före den 15 mars till Linjebiltrafikanternas förbund insända sina förslag till tidtabell för följande körsäsong. Före den 1 maj samma år översänder förbundet, efter överläggning, om så erfordras, med järnvägsstyrelsen och post- och telegrafstyrelsen, förslagen jämte eget utlåtande till vederbörande polismyndigheter för fastställelse. Avskrifter av fastställda tidtabeller och tidtabellsändringar skall innehavaren av trafiktillståndet inom en vecka, efter det fastställelsen erhållits, översända till Linjebiltrafikanternas förbund, och då persontrafik är i fråga, även till Turistföreningen i Finland, samt, om samtrafik med järnvägarna är tänkbar, till järnvägsstyrelsen, och, i fall linjen trafikerar av postautomobil, till post- och telegrafstyrelsen.

Det beviljade trafiktillståndet och, ifråga om linje av högst 30 kilometers

längd, förslag till tidtabell skola företes för polismyndigheten å trafikens hemort, på vilken myndighet det ankommer att före trafikens påbörjande fastställa tidtabellen, — — —.

Uti i Sverige gällande författningar i detta ämne hava särskilda bestämmelser, som inneburit anvisning eller åläggande för offentlig myndighet att fastställa tidtabell för ifrågavarande slag av trafik, hittills saknats, och än mindre hava några bestämmelser meddelats i syfte att söka genom en sådan tabell tillgodose de olika konkurrerande trafikmedlens och allmänhetens intressen, på sätt ovan påpekats. Icke desto mindre hava emellertid i flertalet län tidtabeller för dylik trafik pläгат av länsstyrelserna fastställas med stöd av den allmänna befogenhet, som enligt motorfordonsförordningen tillkommer dem att fastställa villkor och bestämmelser för yrkesmässig trafiks bedrivande; men så vitt av infordrade normalformulär för länsstyrelsernas tillståndsgivning framgår, synes detta dock icke överallt vara fallet.

Då vi i enlighet med vad ovan anförts anse, att fastställande av tidtabell för linjetrafik är ett av de medel, varigenom konkurrensen mellan särskilt järnvägar och omnibusar kan gynnsamt påverkas och på samma gång omnibustrafiken inriktas på de arbetsuppgifter, där den genom att komplettera förut befintliga trafiklägenheter bäst tillgodoser allmänhetens intressen, hava vi ansett bestämmelser böra i detta sammanhang meddelas i syfte att dels garantera fastställande av sådan tidtabell i den omfattning detta kan anses erforderligt, dels ock söka åstadkomma att detta fastställande sker under avvägning av de olika intressen, som i detta sammanhang kräva beaktande. För ändamålet har i första stycket av förevarande § influtit bestämmelse, att tillståndsbeviljande myndighet bör för omnibustrafik fastställa tidtabell, så vitt angår dylik trafik mellan orter belägna på större avstånd än 30 kilometer från varandra samt, där så finnes lämpligt, jämväl för annan linjetrafiks bedrivande, ävensom att representanter för övriga trafikföretag böra i erforderlig utsträckning lämnas tillfälle att yttra sig över av trafikutövaren ingivet förslag till dylik tabell, där så lämpligen kan ske.

Det torde böra anmärkas, att i sådant fall, då tidtabell fastställas 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 åvägabringas; och enligt vad som är oss bekant hava i flera län länsstyrelserna varit verksamma för att söka bringa sammanslutningar 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.

I detta sammanhang torde böra omförmälas en vid Sveriges omnibusägars kongress år 1933 behandlad fråga *angående datum för turlisteändringar*.

I en vid kongressen väckt motion påpekades, att som följd av att någon tid icke varit bestämd för utgivande av vinter- och sommarturlistor för omnibus-trafiken, sådana turlistor utgivits på snart sagt alla tider av året eller vid olika tider för olika företag. Detta hade bland annat haft till följd mycken osäkerhet bland allmänheten om tiden för tabelländringar samt försvårat, för att icke säga omöjliggjort utgivandet av en samlad tidtabell för exempelvis ett län. Detta vore beklagligt, då en sådan tabell vore av stort värde såväl för trafikanterna som för omnibusföretagen själva. För att vinna rättelse häruti och en ordning, som motsvarade omnibustrafikens betydelse i våra dagar, syntes det vara lämpligt, att någon viss tid bestämdes, då sommar- resp. vinterturlistorna skola utfärdas och att utgivningstiden så vitt möjligt bleve enhetlig för hela landet samt ungefär samtidig med tiden för järnvägstidtabellernas utgivande.

Under överläggning om denna motion uttalades farhågor för att det kunde bli till nackdel för omnibusägarna, om det överlämnades åt länsstyrelserna att bestämma tiden för utgivandet av turlistorna. Omnibusägarna borde själva kunna enas om en viss tid, då förslag till turlistor borde ingivas till länsstyrelserna; och om fastställandet därav onödigt fördröjdes, borde omnibusägarnas riksförbund söka hos länsstyrelserna verka för en skyndsammare behandling.

För egen del ansluta vi oss till de synpunkter, vilka omnibusägarnas riksförbund i denna del gjort gällande, varför vi icke funnit något förslag från vår sida i förevarande syfte påkallat.

§ 19.

Samtrafik angående varutransporter. På sätt i den allmänna motiveeringen (sid. 113 ff.) anförts, synas vidare i detta sammanhang bestämmelser böra meddelas med anvisning om lämpligheten av att tillståndsbeviljande myndighet i samband med beviljande av trafiktillstånd eller, när eljest under trafikens bedrivande så finnes lämpligt, till prövning upptar frågan om skyldighet för utövare av linjetrafik att i samtrafik med andra trafikföretag ombesörja varutransporter mot ersättning enligt i vederbörlig ordning fastställd taxa. Ehuru i detta sammanhang icke frågan om motsvarande förpliktelse för järnväg kommer till behandling, är det, såsom av en jämförelse med järnvägstrafikstadgan § 3 framgår, i själva verket fråga

om en ömsesidig förpliktelse. Enligt nämnda § är nämligen järnväg skyldig att mot vederbörligen fastställda avgifter befordra personer och gods mellan järnvägens för allmän trafik upplåtna stationer under de villkor och enligt de bestämmelser, som innehållas i trafikstadgan eller äro eller kunna bliva av Kungl. Maj:t för järnvägen särskilt fastställda ävensom att mottaga gods för befordring till andra järnvägars för allmän trafik upplåtna stationer under förutsättning att avsändnings- och mottagningsbanor stå i oavbruten järnvägsförbindelse med varandra.

För att i den mån så finnes lämpligt och behövt kunna genom en motsvarande förpliktelse för den i allmän automobiltrafik bedrivna linjetrafiken underlätta genomgående varutransporter hava vi föreslagit bestämmelse, att trafikutövare bör under angivna förutsättningar av vederbörande myndighet kunna åläggas skyldighet att i samtrafik med järnvägs-, ångbåts- eller andra linjetrafikföretag ombesörja dylika transporter mot ersättning enligt överenskommen eller i vederbörlig ordning fastställd taxa. Så vitt angår transporter, som äro att hänföra till fjärrgodslinjetrafik, ankommer dylikt föreläggande på vägtrafikmyndigheten men i övriga fall på vederbörande länsstyrelse. Såframt föreläggandet icke riktas mot en linje, som uteslutande eller huvudsakligen är avsedd för godsbefordran, torde en transportskyldighet av förevarande slag i regel icke böra sträckas längre än att omfatta styckegods; och även en så begränsad skyldighet torde, om den ålägges en utövare av linjetrafik för personbefordran, nödvändiggöra prövning av frågan, huruvida icke vederbörande bör medgivas rätt att för ändamålet använda släpvagn eller, om en mera omfattande godstrafik kan förutses, särskilda lastbilar. Så vitt vagnslastgods angår, torde däremot ett föreläggande av förevarande slag endast undantagsvis finnas behövt och lämpligt. I övrigt beror givetvis frågan om behovet och lämpligheten av ett föreläggande av nu ifrågavarande slag i hög grad på lokala förhållanden. I trakter, där omnibustrafiken måste uteslutande specialisera sig på snabba och punktliga persontransporter eller där eljest behovet av till järnväg anslutande godstransportlägenheter redan är tillgodosett eller kan i annan ordning tillgodoses — t. ex. genom utkörning av gods med lastautomobil till eller från järnvägen — är givetvis en anordning av ifrågavarande slag vida mindre påkallad än i trakter med mindre utvecklade kommunikationer.

I första hand torde det, där samtrafik av nu förevarande slag anses böra anordnas, böra överlätas åt de i densamma deltagande parterna att överenskomma om sätt och villkor därför. I enlighet härmed har föreslagits bestämmelse att, där anledning till meddelande av beslut av förevarande slag förekommer, bör trafikutövaren, efter det representanter för nyss angivna trafikföretag lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet, åläggas att inom viss tid till vederbörande myndighet inkomma med bevis, att över-

enskommelse om samtrafik träffats vid äventyr att, där så icke skett, trafikutövaren skall vara underkastad beslut, som myndigheten må finna skäl i ämnet meddela.

§ 20.

Delgivning av beslut angående trafiktillstånd. I enlighet med trafikutredningens förslag infördes genom 1933 års ändringar i motorfordonsförordningen bestämmelser om skyldighet för länsstyrelse att föra förteckningar över i yrkesmässig trafik använda automobiler inom länet ävensom om skyldighet för länsstyrelse och polismyndighet att ömsesidigt underätta varandra om av dem beviljade trafiktillstånd (prop. 193/1933 sid. 56 ff.).

I samma syfte hava i förevarande § upptagits bestämmelser ifråga om delgivning av beslut om beviljande av trafiktillstånd eller ändring i eller indragning på viss tid eller återkallande av förut beviljat sådant tillstånd samt i § 21 angående trafikregister. Bestämmelserna i nu förevarande § överensstämma i princip med nu gällande stadganden i motorfordonsförordningen § 27 mom. 3 med allenast det undantag, som nedan anges, samt med den modifikation, som betingas av att vägtrafikmyndigheten tillkommit som tillståndsbeviljande myndighet. Undantag i förhållande till nu gällande bestämmelser är huvudsakligen, att den nu i första stycket av § 27 mom. 3 stadgade skyldigheten för länsstyrelse att låta ombesörja intagande av beslut rörande tillstånd till linjetrafik i tidning i orten ansetts icke böra bibehållas. Därest så skett, hade stadgandet ifråga bort kompletteras med föreskrift, att motsvarande skulle gälla även ifråga om vägtrafikmyndighetens beslut om tillstånd till linjetrafik. Detta skulle emellertid hava nödvändiggjort även liknande bestämmelse ifråga om vägtrafikmyndighetens icke mindre betydelsefulla beslut om tillstånd till fjärrgodstrafik och i sin ordning påkallat prövning av frågan, huruvida icke även beslut om tillstånd till beställningstrafik, meddelade av annan myndighet än vägtrafikmyndigheten, bort annonseras. Emellertid synes den annonsering, som enligt nyss omförmälda bestämmelse är föreskriven ifråga om tillstånd till linjetrafik, icke tillgodose något väsentligt praktiskt intresse. Redan den procedur, som enligt vårt förslag § 9 skall iakttagas vid infordrande av yttrande över ansökningar om tillstånd till linjetrafik, torde innebära tillräcklig garanti för tillgodoseende av det ändamål, som åsyftas med den nu i § 27 mom. 3 föreskrivna annonseringen, nämligen att göra förutvarande trafikutövare och andra intressenter uppmärksamma på att frågan om beviljande av nytt trafiktillstånd är aktuell; och detta torde även innebära tillräcklig anledning för dem att i fortsättningen följa ärendets avgörande hos vederbörande myndighet för ett eventuellt överklagande. Det torde böra anmärkas, att omförmälda bestämmelse i § 27 mom. 3 motorfordonsförordningen

icke synes hava särskilt motiverats under förarbetena till 1923 års motorfordonsförordning, genom vilken den först infördes.

Oavsett att, på sätt ovan anförts, annonsering av nyss omförmälda slag icke torde erfordras för att möjliggöra för vederbörande att följa utgången av ett särskilt ärende angående tillstånd till allmän trafik, kan det ur skilda synpunkter befinnas önskvärt såväl för de myndigheter eller tjänstemän, som hava att handlägga frågor om trafiktillstånd, som för andra intresserade att erhålla en lättillgänglig översikt över de beslut, som i förevarande avseende meddelats inom länen. Enklast synes sistnämnda intresse kunna tillgodoses genom att underrättelse om beslutet intages i länskungörelserna; och har för detta ändamål förslag till bestämmelse härom influtit i slutet av förevarande §.

I § 27 mom. 3 förekommer för närvarande bestämmelse att myndighet, som beviljat trafiktillstånd, skall lämna besiktningsman underrättelse jämväl om den eller de automobiler, som äro godkända för trafiken, så ock om härutinnan beslutade ändringar. Denna bestämmelse har ansetts lämpligen böra överflyttas till de stadganden, som innefatta föreskrifter om dylikt godkännande (se nedan § 32 mom. 3).

Angående delgivning av beslut om trafiktillstånd i sådana fall, då beslutet, efter besvär över underordnad myndighets beslut, fattats av högre myndighet, saknas för närvarande föreskrifter. Några särskilda bestämmelser hava vi icke heller ansett för detta ändamål erforderliga. Lämpligen torde det liksom hittills böra överlämnas åt den myndighet, som har att besluta över besvären, d. v. s. i regel Kungl. Maj:t, att i detta avseende förordna efter omständigheterna.

Angående trafikregister.

§ 21.

Vid alla undersökningar och avgöranden i frågor rörande den allmänna automobiltrafiken har bristen på överblick över tillgången på trafikmedel i denna trafik och för övrigt på lämpliga statistiska uppgifter angående densamma gjort sig starkt gällande. För att möjliggöra en bättre översikt i detta avseende, så vitt förhållandena i de särskilda länen angår, infördes genom 1933 års ändringar i motorfordonsförordningen bestämmelse, innebärande skyldighet för länsstyrelserna att föra förteckning över de trafiktillstånd, som meddelats inom respektive län vare sig av länsstyrelse eller av polismyndighet i stad (§ 27 mom. 3 sista stycket).

Även vid den organisation av den allmänna automobiltrafiken, som i detta sammanhang föreslagits, gör sig behovet av liknande länsvis förda register lika starkt gällande som tidigare. För att bliva till avsedd nytta torde dessa böra upptaga samtliga de trafiktillstånd, som beviljats för be-

drivande av trafik inom länet, vare sig den tillståndsbeviljande myndigheten är vägtrafikmyndighet, länsstyrelse eller polismyndighet i stad. Så vitt beställningstrafiken angår, torde emellertid denna hos varje länsstyrelse böra registreras allenast därest och i den mån för densamma använda automobiler äro stationerade inom länet. Beställningstrafik, som, med stationsort i ett annat län, kan komma att utsträckas till det ifrågavarande länet, bör alltså i detta sammanhang icke upptagas. Jämte trafiktillstånden torde i de länsvis förda förteckningarna böra upptagas jämväl de automobiler, som må användas för varje särskilt slag av trafik, detta för möjliggörande av överblick över det effektiva antalet i allmän trafik använda automobiler inom länet.

Särskilda bestämmelser torde bli va erforderliga för att förhindra, att automobiler, som med vederbörligt tillstånd kunna samtidigt användas i flera slag av trafik (t. ex. linje- och beställningstrafik eller när- och fjärrgods- trafik), redovisas utan att nämnda förhållande angives, ävensom för åstadkommande av sådan enhetlighet i förteckningarna, att uppgifter därom kunna sammanföras, i den mån så anses erforderligt. För nämnda ändamål torde det böra tillkomma Kungl. Maj:t att meddela närmare bestämmelser angående förtecknings förande.

Årlig publikation av länsvis förda register. Redan i det betänkande om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen, som av trafikutredningen framlades den 22 december 1932, förekom förslag om skyldighet för länsstyrelse att upprätta och årligen publicera förteckning över samtliga tillstånd till yrkesmässig trafik. Till stöd härför åberopades bland annat, att man i vissa län redan praktiserat en sådan anordning och att densamma därstädes befunnits synnerligen praktisk såväl för myndigheterna, som därigenom erhöile en översikt över den yrkesmässiga trafikens omfattning i länet, som även för allmänheten. Förslaget avstyrkes emellertid av flertalet länsstyrelser, varvid bland annat framhölls, att ett dylikt utgivande av förteckning över samtliga gällande tillstånd till yrkesmässig trafik icke syntes vara av något verkligt behov påkallat, varjämte det samma syntes kräva ett ganska betydande arbete och draga stora tryckningskostnader utan motsvarande nytta. Departementschefen fann sig med anledning härav icke heller böra biträda förslaget i denna del.

För vår del hava vi icke funnit oss övertygade om att de betänkligheter, som framförts mot förslaget, äro av den betydelse, att de böra få utgöra hinder för dess förverkligande. Något väsentligt arbete kan utgivandet av en dylik förteckning icke innebära, då ju nämligen registret föres i löpande följd och det på länsstyrelserna ankommande arbetet för dess publicering därför i huvudsak består endast i att lämna en avskrift eller ett utdrag därav till tryckning ävensom att läsa korrektur därå. Kostnaden torde, då

registret ifråga inflyter bland övriga länskungörelser, icke bliva av väsentlig betydelse. Att å andra sidan ett verkligt behov av en dylik publikation föreligger, synes oss många omständigheter ådagalägga. Känt är, hurusom förfrågningar rörande den yrkesmässiga automobiltrafiken i sådana ämnen, varom ett dylikt register är avsett att giva upplysning, äro synnerligen vanliga hos länsstyrelsernas kommissionärer och att icke sällan för detta ändamål vidlyftiga utdrag ur registret beställas, liksom att man på sina håll i affärsvärlden sökt att på egen hand med ledning av de uppgifter, som sålunda inforrats, sammanställa register för att få den överblick över den yrkesmässiga automobiltrafiken, som offentliga publikationer icke lämna. Om ett motsvarande allmänt behov och intresse vittnar även det förhållandet att på enskilt initiativ tryckta publikationer, omfattande utövare av yrkesmässig automobiltrafik och av dem innehavda automobiler, i åtminstone ett par av oss kända fall utgivits.

Större än för allmänheten i övrigt måste dock behovet av en publikation av förevarande slag vara för de yrkesutövare och andra, vilkas rätt och intresse är beroende av tillståndsgivningen, och för de myndigheter — vägstyrelser m. fl. — som hava att taga befattning med frågor därom. Ju mer tillståndsgivningen centraliseras, desto viktigare måste möjligheten att överblicka resultatet av densamma vara.

I en till trafikutredningen i september 1934 ingiven skrivelse har *Sveriges trafikbilägares riksförbund* framhållit betydelsen av ett register av förevarande slag.

Ett dylikt register skulle, framhållas det i skrivelsen, innebära en avsevärd lättnad, då det gäller att införskaffa kännedom om den yrkesmässiga automobiltrafikens omfattning på olika orter. Allt fortfarande föreligger emellertid ett omfattande arbete och besvär med införskaffande av dylika uppgifter, vilka dessutom, därest de över huvud taget kunna i användbart skick åstadkommas, betinga en avsevärd kostnad, på sina håll ända upp till 150 kronor. Därest en tryckt förteckning utgäves, skulle troligen en icke ringa upplaga vinna spridning, varför också upplagan kunde tillhandahållas för knappast högre kostnad än omkring 1 krona per styck. Förbundet påyrkar, att länsstyrelserna måtte åläggas att, envar för sitt län, låta trycka dylikt register.

På grund av vad i ärendet förekommit hava vi funnit behovet och nytan av en publikation av ifrågavarande slag vida överväga det arbete och de kostnader, som kunna vara förenade med dess utgivande, varför vi ansett oss böra ånyo framlägga förslag om skyldighet för länsstyrelserna att ombesörja utgivandet därav.

Liksom intill 1934 tillgången på statistiska uppgifter icke ens beträffande de särskilda länen varit säkerställd, saknas alltså en sammanfattande statistik rörande den allmänna automobiltrafiken för riket i dess helhet. I den mån uppgifter i detta avseende befinnas erforderliga, kunna de

erhållas endast genom att för varje gång inhämtas från länsstyrelserna, bearbetas och sammanställas. Betydelsen av att äga tillgång till uppgifter för riket i dess helhet beträffande den allmänna automobiltrafiken har i sista stycket av förevarande § föranlett förslag, att hos vägtrafikmyndigheten skall, på sätt Konungen närmare bestämmer, på grundval av från länsstyrelserna årligen överlämnade uppgifter, föras ett sammanfattande register över samtliga i allmän trafik använda bilar i riket. Därjämte torde nämnda myndighet böra åläggas föra förteckning på innehavare av trafiktillstånd, meddelade av nämnda myndighet ävensom, i den mån fjärrtrafikutövarer medgivits tillstånd att för trafikens bedrivande använda honom tillhöriga bilar, erforderliga uppgifter angående för ändamålet godkända bilar. Jämväl härom torde det böra tillkomma Kungl. Maj:t att meddela erforderliga bestämmelser, på sätt sista stycket av förevarande § angiver.

Angående trafiktillstånds upphörande.

§ 22.

Trafiktillstånds giltighetstid m. m. Denna § har behandlats i den allmänna motiveringen (sid. 130 ff.), till vilken hänvisas.

§ 23.

Indragning på viss tid eller återkallande av trafiktillstånd. I nära samband med det under § 22 mom. 1 behandlade 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 i 24 § mom. 5 motorfordonsförordningen, 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. Därjämte har, med hänsyn till den befogenhet, som bör tillkomma vägtrafikmyndigheten, att, även där besvär icke anförts, reglerande ingripa för rättande av uppenbara felaktigheter ifråga om författningens tillämpning eller för befrämjande av en viss utveckling av den allmänna automobiltrafiken i andra punkten av § 23 upptagits bestämmelse om befogenhet för denna myndighet att på framställning av vederbörande eller, därest skäl därtill eljest äro, hos tillståndsbeviljande myndighet, d. v. s. hos länsstyrelse eller polismyndighet i större stad, påkalla beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd, som beviljats av sistnämnda myndighet, ävensom att till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta beslut, som i anledning härav meddelats. En liknande befogenhet tillkommer exempelvis enligt § 13 i kungörelsen den

26 juni 1933 (nr 469) angående varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg länsstyrelse i förhållande till järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Angående med trafiktillstånd förenade rättigheter och skyldigheter.

§§ 24—31.

I förevarande avdelning behandlas de gränser, inom vilka allmän automobiltrafik må med hänsyn till trafiktillståndets beskaffenhet utsträckas, ävensom de skyldigheter, som åligga trafikutövaren att på grund av erhållen beställning ombesörja körning, i den omfattning bestämmelser i sådant avseende ansetts påkallade.

På de olika §§ fördelas behandlingen av detta ämne sålunda, att § 24 avser beställningstrafik för personbefordran, §§ 25—26 närgodstrafik, § 27 såväl närgods- som närgodslinjetrafik, § 28 fjärrgodstrafik samt § 29 förhållandet mellan utövare av när- och fjärrgodstrafik. Slutligen innehållas i § 30 bestämmelser om körskyldighet och i § 31 om eventuell skyldighet för trafikutövare att ansluta sig till av myndighet godkänd förening av trafikutövare.

§ 24.

Beställningstrafik för personbefordran. På sätt i den allmänna motiveringen framhållits, synes behovet av bestämmelser i syfte att reglera konkurrensen med andra trafikmedel göra sig relativt mindre gällande ifråga om den såsom beställningstrafik bedrivna personbefordringen med automobiler, d. v. s. den rörelse, som huvudsakligen innefattar drosktrafiken, än ifråga om andra former av allmän automobiltrafik. Åtminstone under de former, varunder denna rörelse för närvarande i regel bedrivs, är den nämligen huvudsakligen inriktad på lokala transporter eller eljest på trafik på korta avstånd och torde till övervägande del vara till nytta för övriga trafikmedel genom att underlätta anslutande förbindelser till och från dessa. Även om på grund härav föreskrifter, åsyftande vissa begränsningar ifråga om denna trafiks bedrivande, synas vara av underordnad betydelse för reglerande av dess konkurrens med andra trafikmedel, gör sig dock ur andra synpunkter behovet av föreskrifter i syfte att begränsa trafikens utsträckning gällande, nämligen dels för att för allmänheten säkerställa en relativt jämn fördelning av tillgången på automobiler inom ett visst område, dels ock till inbördes skydd för en ohejdad konkurrens trafikutövarna emellan. För ifrågavarande ändamål kräves uppenbarligen, att automobil, som användes i ifrågavarande slag av trafik, skall, i den mån annat icke erfordras för utförande av erhållen beställning, vara tillgänglig på stationsorten, så att icke trafikutövarna för erhållande av beställningar

uppsöka varandras stationsorter och därigenom rubba den anpassning av antalet på varje plats tillgängliga automobiler i förhållande till behovet, som tillståndsgivningen syftat till att åstadkomma. Däremot synes något hinder icke böra läggas för trafikkunden (allmänheten) att i enlighet med sina önskningar och behov rekvirera vilken automobil som helst och med densamma utsträcka färden huru långt som helst samt till följd härav icke heller något hinder böra möta för trafikutövaren att i enlighet med kundens önskan utföra en mottagen beställning, dock under iakttagande att beställningen skall hava mottagits av eller delgivits automobilens förare å stationsorten. Har en körning avslutats utom stationsorten, skall det i enlighet med den ovan anförda principen åligga automobilens förare att omedelbart återföra automobilen direkt till stationsorten utan begagnande av omvägar, som icke betingas av trafiktekniska eller andra giltiga omständigheter.

Enligt nu gällande bestämmelser (§ 25 mom. 5) må härvid automobilen tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet. I huvudsaklig överensstämmelse härmed hava vi föreslagit, att automobilen även utan föregående, å stationsorten mottagen beställning må under återfärden tagas i bruk för personbefordran till stationsorten eller till ort, som under återfärden passeras.

Enklast kan det system för trafikens bedrivande, som åsyftas med de i § 24 innehållna reglerna, åskådliggöras under bilden av en boll, fäst vid ett gummisnöre. Om härvid bollen föreställes representera automobilen och snörets fästpunkt stationsorten, innebär systemet, att automobilen må, med utgångspunkt från stationsorten, förflyttas i vilken riktning som helst, därest allenast föraren, då han mottager eller delgives den beställning, på grund av vilken körning utföres, befunnit sig å stationsorten, men att, om detta icke är fallet, automobilen må beställas endast för körning åter till stationsorten eller del av sträckan åter till nämnda ort eller även utan föregående, å stationsorten mottagen beställning omedelbart tagas i bruk för samma ändamål. I den mån anledning icke på grund av någon av dessa omständigheter föreligger för att automobilen må befinna sig utom stationsorten, skall den återföras till stationsorten och hållas tillgänglig för beställning därstädes.

I en till Kungl. Maj:t ingiven, till oss remitterad framställning av den 20 augusti 1934 har *Sveriges droskbilägares riksförbund* hemställt, att Kungl. Maj:t måtte gå i författning om sådan ändring i bestämmelserna angående persontrafikbilarnas hämtningsrätt utom eget trafikområde och mottagande av s. k. returkörning, att de bliva likartade med dem, som nu

enligt § 25 mom. 3 motorfordonsförordningen gälla för utövare av gods-
trafik.

Enligt nämnda stadgande gäller, att gods icke må avhämtas utom trafik-
området annat än för befordran till ort inom detsamma samt att vid sådan
körning gods ej heller må avhämtas å mera än en utom trafikområdet
belägen ort. Till stöd för framställningen åberopas, att nämnda bestäm-
melse för utövarna av godstrafik medfört en avsevärd lättnad ur konkur-
renssynpunkt och bidragit till att respektive Orts- och lokalbilar i största
möjliga utsträckning fått ombesörja transporter inom samt till och från
det egna trafikområdet, varigenom den med stationsorter och trafikom-
råden avsedda begränsningen av den yrkesmässiga automobiltrafiken till
ett visst mera lokalt betonat område kommit till sin rätt. Liknande före-
skrifter också för utövare av persontrafik skulle, framhållas det i fram-
ställningen, givetvis medföra samma goda verkan, även om de icke skulle
helt eliminera konkurrensen trafikutövarna emellan.

Oavsett det förhållandet att förutsättningarna för en bestämmelse av
ovan angiven innebörd bortfallit genom att särskilda trafikområden för
persontrafiken icke enligt vårt förslag förekomma, hava vi funnit syftet
med framställningen kunna tillgodoses genom det nu föreliggande försla-
get. Det torde emellertid böra erinras, att omförmälda bestämmelse be-
träffande lastbilstrafiken givit anledning till talrika klagomål såväl från
utövare av yrkesmässig lastbilstrafik som från allmänhetens sida.

§ 25.

Närtrafikområdes utsträckning. Beträffande denna § hänvisas till den
allmänna motiveringen.

§ 26.

Transporter i närgodstrafik utom stationsorten. Ifråga om rätten att
i yrkesmässig automobiltrafik hämta gods eller taga automobil i anspråk
för godstransporter äro i nu gällande motorfordonsförordning vissa in-
skränkande bestämmelser, vilka gälla lika för transporter på långa och på
korta avstånd, meddelade. I sådant avseende stadgas i § 25 mom. 3, att vid
godstrafik gods icke må avhämtas utom trafikområdet annat än för be-
fordran till ort inom detsamma samt att vid sådan körning gods ej heller
må avhämtas å mera än en utom trafikområdet belägen ort. Enligt mom. 5
samma § gäller vidare, att vid godstrafik automobil endast å den ort utom
trafikområdet, där körning avslutats, må tagas i bruk för körning direkt
tillbaka till trafikområdet.

Såsom av den allmänna motiveringen och föreskrifterna i § 25 framgår,
hava vi funnit erforderliga begränsningar i den allmänna automobiltrafiken
för godsbefordran böra ske huvudsakligen med hänsyn till längden av den

vägsträcka, på vilken transportens utförande innebär konkurrens med annat trafikmedel eller sålunda genom en uppdelning av godstrafiken i när- och fjärrgodstrafik. Efter genomförandet av en dylik uppdelning bör emellertid utövare av närgodstrafik lämnas frihet att i enlighet med sitt yrkes intresse organisera och bedriva sin trafik så ändamålsenligt som möjligt; och de begränsningar, som beträffande trafikens bedrivande inom närtrafikområdet kunna befinnas erforderliga, torde, i likhet med vad som gäller beträffande beställningstrafik med personautomobiler, huvudsakligen böra åsyfta att skydda trafikutövarna från inbördes konkurrens och att för allmänheten garantera tillgång på automobiler på de platser, som anvisats såsom stationsorter för ifrågavarande slag av trafik. Reglerna för närgodstrafiken komma på grund härav i denna del att i sak bliva desamma som de, vilka enligt § 24 gälla för beställningstrafik för personbefordran.

§ 27.

Förbud mot sammankoppling av närtrafiktransporter. Verkan av den begränsning av området för närgodstrafiken, som föreliggande förslag är avsett att åstadkomma, skulle givetvis omintetgöras, därest närtrafikutövarna ägde att genom omlastning mellan två eller flera i närgodstrafik eller närgodslinjetrafik insätta bilar åstadkomma transporter, som i realiteten vore att hänföra under fjärrtrafik. Till förebyggande av ett sådant förfarande har i förevarande § stadgats förbud mot att till befordran i närgodstrafik eller närgodslinjetrafik mottaga gods, därest av sammanhanget framgår, att detsamma genom två eller flera till varandra anslutande transporter i närgods- eller närgodslinjetrafik är avsett att befordras på längre avstånd än vad i sådan trafik är medgivet. Förbudet gäller, såsom av ordalagen framgår, vilken trafikutövare i närtrafik som helst, som under angivna omständigheter mottager godset till befordran och således den förste mottagaren lika väl som den siste. Däremot innebär förbudet uppenbarligen icke något hinder för att låta transporter i närtrafik anslutas till fjärrtrafik, vare sig för framförande av gods, som sedermera skall befordras i fjärrtrafik eller för distribuering av gods, som dessförinnan befordrats i fjärrtrafik. Givetvis åsyftas än mindre det fall, att fråga är om flera transporter i närtrafik, vilka icke omedelbart utan genom förmedling av järnvägar eller sjöfart ansluta sig till varandra.

§ 28.

Förhållandet mellan olika fjärrtrafikutövare. Grunderna för de i denna § föreslagna bestämmelserna hava i huvuddrag anförts i den allmänna motiveringen (sid. 101 ff.). Såsom av densamma framgår, avser §:en ifråga att från allmänhetens synpunkt sett möjliggöra för densamma

att mot fast, på förhand kungjord taxa anlita vederbörande fjärrtrafikföretag för utförande av fjärrgodstransporter från vilken ort som helst inom fjärrtrafikområdet till vilken annan ort som helst inom riket, eller, från vederbörande fjärrtrafikföretagares synpunkt sett, att medgiva denne rätt att utföra vilken från hans fjärrtrafikområde utgående fjärrtransport som helst, oavsett huruvida densamma kommer att sträcka sig allenast inom hans eget fjärrtrafikområde eller även utom detsamma. Uppenbarligen kan fjärrtrafikutövaren i det område, till vilket transporten utsträcker (B), icke rättvisligen beklaga sig över, att fjärrtrafikutövaren i det förstnämnda fjärrtrafikområdet (A) obehörigen inkräktar på hans verksamhet. B har nämligen själv samma rätt som A att i anledning av beställning, som han mottagit inom sitt fjärrtrafikområde, verkställa transporter till A:s område. I intetdera fallet behöver någondera av fjärrtrafikutövarna frukta någon obillig konkurrens från den andras sida. A äger nämligen icke upptaga gods för transport inom det för B fastställda området, med mindre B anmodat honom därom, och motsvarande gäller beträffande B:s rätt att upptaga gods inom A:s område. Då nu emellertid på grund härav både A och B kunna ömsesidigt var och en inom sitt fjärrtrafikområde förhindra varandra att upptaga gods, måste detta leda till, att båda finna det med sin fördel förenligt att i så stor utsträckning som möjligt etablera samarbete därigenom att B låter transporter från sitt område till A:s så vitt möjligt ombesörjas genom A:s returgående bilar och vice versa. Uraktlåtenhet i detta avseende medför nämligen för båda sidor förluster, i det att A-bilen efter en avslutad första transport till B-området får gå tom tillbaka liksom också B-bilen. De onödiga kostnader, som härigenom uppkomma, kunna undvikas om båda ömsesidigt taga varandras bilar i anspråk för verkställande av returtransporter. Även ur samhällsekonomisk synpunkt kommer till följd härav, såsom i den allmänna motiveringen framhållits, systemet att bli till fördel genom att det av sig självt tenderar att arbeta till så ringa kostnader och med så knappt materiel som möjligt. Ej heller är, såsom närmare utvecklats i den allmänna motiveringen, någon rubbning av taxorna vid tillämpning av ett dylikt system att befara på grund av inbördes konkurrens emellan fjärrtrafikutövarna.

§ 29.

Förhållandet mellan när- och fjärrgodstrafikutöware. Till frågan om förhållandet mellan fjärrtrafikföretagen och närtrafikutövarna hör även det under § 29 behandlade spörsmålet, huruvida de förra jämväl må ombesörja transporter, hänförliga till närgodstrafik. Av flera anledningar hava vi ansett denna fråga böra besvaras nekande. Till en början skulle det gentemot utövarna av närgodstrafik te sig obilligt, om de, sedan deras rätt att

på egen hand utföra transporter begränsats uteslutande till dylik trafik, skulle hava att såsom konkurrenter om densamma räkna icke allenast med övriga trafikmedel och andra utövare av deras egen rörelse utan även med vederbörande fjärrtrafikutövare, som i allmänhet måste förutsättas förfoga över väsentligt större tekniska och ekonomiska resurser än de. Om utövare av allmän automobiltrafik för godstransporter bleve att uppdelas i två klasser, av vilka den ena ägde allenast rätt till närtrafik, men den andra rätt såväl till sådan trafik som fjärrgodstrafik, måste uppenbarligen trafikutövare, hänförliga till den förra kategorin, anse sig orättvist ställda i förhållande till de senare, och skillnaden i rättigheter skulle bli allt mer kännbar ju mer fjärrtrafikorganisationen utvecklades. På samma gång måste emellertid befaras, att även effektiviteten av denna organisation skulle genom ett dylikt system äventyras. Kontrollen över fjärrgodstrafiken, som förutsättes äga rum bland annat genom särskilda lastlistor och fraktbrev, skulle nämligen minskas eller möjligen helt omöjliggöras om på en för fjärrtrafik använd lastautomobil förekomme godsmängder, som vore hänförliga till närgodstrafik och som därför icke behövde upptagas i dylika handlingar.

Till närgodstrafik i nu ifrågavarande bemärkelse bör icke vara att hänföra det fall, då fjärrtrafikutövaren för transport med fjärrtrafikbilar sammanfört gods från flera ställen till en gemensam utgångsstation genom att hämta detsamma med automobiler eller då han efter en föregående transport på en fjärrtrafiksträcka distribuerar det med egna bilar från ett centralt avlastningsställe. I bägge fallen äro nämligen de åsyftade transporterna att anse såsom delar av och ingående i fjärrtrafiken. Det i första punkten av förevarande § stadgade förbudet för utövare av fjärrgodstrafik att ombesörja transporter hänförliga till närgods- eller närgodslinjetrafik åsyftar sålunda endast självständiga transporter i sådan trafik.

Vad angår spörsmålets andra sida eller huruvida utövare av närgodstrafik må deltaga i utförande av fjärrgodstransporter, framgår av vad i den allmänna motiveringen anförts ävensom av bestämmelsen i § 16 punkt 2, att den förpliktelse, som enligt sistnämnda stadgande ålagts fjärrtrafikutövare att för trafikens bedrivande i första hand anlita trafikutövare, som före den 1 januari 1936 erhållit tillstånd till bedrivande av yrkesmässig trafik för godsbefordran, från de sistnämndas synpunkt sett innebär befogenhet att ombesörja transporter jämväl för fjärrtrafikutövares räkning därest och i den mån de därom anmodas av fjärrtrafikutövare eller den, som med laga verkan äger i sådant avseende företräda honom (t. ex. av denne upprättat beställningskontor).

Vid utförande av sådan transport skall emellertid närgodstrafikutövares automobil vara försedd med sådana särskilt föreskrivna beteckningar, som angiva dess användning för berörda ändamål, liksom i övrigt för sådan trafik meddelade bestämmelser skola iakttagas.

Att företrädesrätten för närtrafikutövare till att i förevarande ordning utföra transporter för fjärrgodstrafikutövers räkning begränsats till trafikutövare, vilka erhållit trafiktillstånd före den 1 januari 1936, har berott därpå, att det ansetts böra tillkomma fjärrgodstrafikutövare rätt att successivt utvidga sin rörelse genom anskaffande av jämväl egna automobiler, i den mån detta kan ske utan inkräktande på den trafik, som bedrivs av närtrafikutövare, vilka erhållit trafiktillstånd före nämnda datum. Beträffande utövare av närgodstrafik, som först efter samma tidpunkt erhålla trafiktillstånd, föreligger uppenbarligen icke samma anledning att söka tillgodose deras användning i fjärrtrafikutövers tjänst, utöver vad fjärrtrafikutövers själv finner med sina intressen förenligt. Sistnämnda slag av närtrafikutövare kunna nämligen redan i samband med ansökning om tillstånd till närgodstrafik räkna med att de eventuellt icke komma att tagas i anspråk för nu ifrågavarande ändamål och sålunda bedöma frågan om lämpligheten av att söka tillstånd med hänsyn härtill.

§ 30.

Transportskyldighet. Om trafikutövers körskyldighet stadgas för närvarande i § 25 mom. 2 motorfordonsförordningen. Enligt detsamma är innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik, såvida icke naturhinder föreligger eller eljest giltigt skäl för vägran är för handen, skyldig att på anfordran utföra körning inom det område, trafiktillståndet avser (trafikområde), dock må, där så av särskilda omständigheter påkallas, myndighet, som meddelat tillståndet, helt eller delvis medgiva befrielse från dylik skyldighet.

Intill år 1934 omfattade körskyldigheten allenast personbefordran, men fr. o. m. nämnda år har den utvidgats att inbegripa även befordran av gods.

Så vitt sistnämnda slag av trafik angår, torde bestämmelsen ifråga icke äga nödig klarhet. Uppenbart är nämligen, att därest, på sätt ordalagen giva vid handen, trafikutövers körskyldighet icke begränsas av att en viss minimifrakt eller minimilast skall erbjudas, körskyldigheten kan komma att verka ruinerande för trafikutövers, därest den för varje gång utkräves för transport av smärre kvantiteter, som icke giva trafikutövers skälig ersättning. I själva verket är en tillämpning av bestämmelsen möjlig allenast under förutsättning att taxan för transporter i stads- eller länstrafik för godsbefordran innehåller föreskrift om en viss minsta godsmängd, för vilken trafikkunden alltid har att erlägga frakt, därest ej annan transport samtidigt äger rum. En sådan omarbetning av bestämmelsen om körskyldighet, att detta förhållande framgår redan i detta sammanhang, synes påkallad. Även i övrigt synas vissa modifikationerna av bestämmelsen ifråga

erforderliga. Till ledning torde härvid kunna tjäna vad i järnvägstrafikstadgan är stadgat beträffande järnvägs transportskyldighet.

I sådant avseende innehåller nämnda stadga i § 3 mom. 1 följande huvudbestämmelse:

Järnväg är skyldig att mot vederbörligen fastställda avgifter mellan järnvägens för allmän trafik upplåtna stationer befordra personer, resgods, lik, levande djur och gods under de villkor och enligt de bestämmelser, som innehållas i denna trafikstadga eller äro eller kunna bliva av Kungl. Maj:t för järnvägen särskilt fastställda, allt under förutsättning

- a) att befordringen icke är enligt gällande författningar förbjuden,
- b) att befordringen kan ske med tillgängliga transportmedel,
- c) att befordringen icke må anses utesluten till följd av förhållande, som järnvägen ej föränlett eller förmått avvärja.

För den allmänna automobiltrafikens vidkommande bör befordringsplikten beträffande gods bestämmas med hänsyn till lastbilstrafikens natur i särskilda fall.

I *all beställningstrafik* gäller, att det rättsförhållande, som genom rekvisiterandet av en lastbil uppkommer mellan trafikutövaren och trafikkunden, närmast är att jämföra med det, som i sjörätten betecknas såsom befraktning av helt fartyg (sjölagen 110 §). Det bör alltså för befraktaren medföra skyldighet att gälda ersättning för så stor last, som utnyttjandet av automobilens hela lastförmåga innebär, och för trafikutövaren först under denna förutsättning skyldighet att ställa automobilen till förfogande; men liksom vid befraktning av helt fartyg handelsvaror icke må utan befraktarens samtycke medtagas för annans räkning, bör även vid befraktning av lastautomobil i beställningstrafik gälla, att trafikutövaren icke må, där betalning för hel billast erlagts av beställaren, å automobilen transportera gods för annan än beställarens räkning samtidigt med transport av det gods, för vilket beställaren erlagt frakt. Befordringsplikt och taxa i *beställningstrafik* bör i enlighet med vad nu anförts icke gälla smärre sändningar än hel billast.

I *närsgodstrafik*, där den allmänna lastbilstrafiken tänkes liksom hittills bedriven av många företagare med begränsade lastbilsresurser, synes även behöfligt, att befordringsplikten begränsas uppåt till lastkapaciteten av den eller de lastbilar, som trafikutövaren medgivits tillstånd använda.

I *fjärrgodstrafik*, som tänkes utövad av storföretagare, torde däremot sådan begränsning vara mindre av behovet påkallad.

I *linjetrafik för godsbefordran*, som ju förutsätter reguljära förbindelser, bör befordringsplikt finnas även för paket- och smärre styckegodssändningar.

De i § 30 föreslagna bestämmelserna om befordringsplikt i allmän automobiltrafik torde i övrigt, såsom huvudsakligen anpassade efter järnvägs- trafikstadgan, icke kräva närmare motivering. Erinras må dock, att, om än bestämmelserna i här föreslagna paragraf i formellt hänseende nära ansluta till de i järnvägstrafik gällande, de dock i sakligt hänseende äro vitt skilda, beroende *dels* på att befordringskapaciteten i viss företagens automobiltrafik är starkt begränsad i jämförelse med en järnvägs motsvarande kapacitet, *dels* på att järnvägarnas godstaxor, i motsats till vad lämpligen kan gälla för biltrafik, äro i detalj utformade och avvägda med hänsyn till den förmåga att bära frakt, som sändningar av olika storlek och av olika varor äga, samt *dels* slutligen på att i beställningstrafik för godsbefordran körningsplikt med hänsyn till vad ovan anförts ej lämpligen kan fastställas för smärre sändningar än en mindre billast. Förslaget avser i övrigt att markera, att körskyldigheten givetvis begränsas av trafiktillståndet, vilket uppenbarligen redan nu är fallet, om än detta icke särskilt i författningen angivits. Praktisk betydelse har detta särskilt i sådana fall då tillstånd till godstrafik medgivits allenast beträffande vissa bestämda slag av transporter, såsom t. ex. för mjölk, lantbruksprodukter, grus eller dylikt. I övrigt torde böra påpekas, att körskyldigheten i godstrafik, som hittills i praktiken säkerligen haft en mycket ringa betydelse, däremot utgör ett betydelsefullt led i och en viktig förutsättning för upprätthållande av det föreslagna systemet för fjärrgodstrafikens ordnande. På grund av densamma blir det nämligen för en fjärrtrafikutövare möjligt att kunna anlita närtrafikutövarna för att sammanföra godset till lämpliga uppsamlings- eller centralorter, varifrån den egentliga fjärrtransporten kan anträdas. Närtrafikutövares körskyldighet sträcker sig emellertid icke längre än till transporter inom det område, vilket han på grund av sitt trafiktillstånd äger trafikera. Skyldigheten att ombesörja transporter i fjärrgodstrafik är däremot lagd på fjärrtrafikutövaren, och det åligger honom alltså, på sätt i § 16 är närmare stadgat, att svara för att erforderligt vagnmateriel för detta ändamål står till förfogande antingen på grund av överenskommelse, varigenom utövare av närtrafik åtagit sig att tillhandahålla automobiler jämte förare eller, om detta icke låter sig göra, genom att fjärrtrafikutövaren själv anskaffar erforderlig personal jämte vagnar, i den mån tillstånd därtill medgivits.

En följd av att närtrafikutövare åtagit sig att för viss tid eller stadigvarande stå till fjärrtrafikutövares förfogande för ombesörjande av trafik åt den sistnämnde, bör vara, att han för motsvarande tid befrias från skyldighet att ombesörja trafik på anfordran av annan än fjärrtrafikutövaren.

Körskyldigheten är enligt nu gällande bestämmelse föreskriven endast för *innehavare* av tillstånd till stads- eller länstrafik. Bestämmelsen utgår uppenbarligen från det förhållandet att föraren och innehavaren av trafik-

tillståndet är en och samma person, vilket emellertid förekommer endast vid de i minsta skala arbetande företagen och icke ens där alltid, eftersom en annan förare än tillståndsinnehavaren kan vara anställd såsom avlösare för denne. Uppenbarligen bör körskyldigheten i lika mån gälla förare av bil i allmän trafik för tid, varunder han är skyldig att tjänstgöra. Bestämelse härom har influtit i näst sista stycket av förevarande §.

§ 31.

Befrämjandet av sammanslutningar mellan vissa trafikutövare.

Se allmänna motiveringen sid. 122 ff.

Angående automobiler i allmän trafik.

§ 32.

Mom. 1 och 2 av förevarande § överensstämmer huvudsakligen med § 27 mom. 4 och 5 i motorfordonsförordningen, dock med följande avvikelser.

I 27 § 4 mom. föreskrives för närvarande, att, då godkännande av automobil för användning i yrkesmässig trafik sökes, skall företes intyg av besiktningsman, att automobilen är för trafiken lämplig. Denna bestämmelse hava vi ansett böra kompletteras med ett stadgande av innehåll, att jämväl vederbörligt utdrag ur automobilregistret skall företes eller, där automobil icke är registrerad, sådana uppgifter om automobilens beskaffenhet meddelas, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret. Anledningen härtill är att, såsom i motiven till § 7 mom. 1 närmare anförts, vi ansett oss icke böra bibehålla den nu i § 26 mom. 1 stadgade skyldigheten för sökande av trafiktillstånd att vid ansökan foga vederbörligt utdrag ur automobilregistret eller meddela nyss omförmälda uppgifter. Härav följer, att denna skyldighet i stället bör inträda i samband med att godkännande av automobilen sökes.

Det bör anmärkas, att enligt vår uppfattning sökande icke ens i detta sammanhang bör avkrävas utdrag ur automobilregistret, därest han föredrar att i stället lämna erforderliga uppgifter. Enligt § 9 mom. 2 motorfordonsförordningen gäller nämligen, att ansökan om registrering skall innehålla uppgift om automobilens ägare, vilket föranleder, att den sökande icke kan få registreringsbevis för bilen utan att hava genom avtal om köp eller avbetalningsköp förvärvat densamma. Då emellertid det för sökanden måste leda till onödiga komplikationer, om han träffat dylikt avtal beträffande en automobil, för vilken godkännande sedermera vägras, och jämväl myndighetens prövning i viss mån kan försvåras av nämnda om-

ständighet, böra tydligen alla åtgärder, som föranleda till att sökanden nödgas binda sig för inköp av automobil, innan det definitivt bestämts, huruvida han erhåller rätt att använda densamma i allmän trafik, undvikas.

I viss mån liknande synpunkter ligga till grund för den ändring, som vi i näst sista stycket av mom. 1 föreslagit genom bestämmelse att godkännande av automobil icke må *slutligen* meddelas, med mindre det visas, att försäkringsplikten fullgjorts. Inskjutandet av ordet »slutligen» är nämligen avsett att möjliggöra, att godkännande meddelas under villkor att försäkringsplikt inom viss tid fullgöres. Något offentligt intresse synes nämligen icke kräva, att sökanden skall redan före ärendets slutliga prövning hava erlagt försäkringspremie och därigenom måhända onödigtvis, för den händelse godkännande vägras, tillskyndas utgiften därför. Tillräckligt synes vara, att han först sedan det konstaterats, att förutsättningar för godkännande av automobilen i övrigt föreligga, erlägger försäkringssumman, innan det slutliga godkännandet meddelas.

Beträffande trafikutövers rätt att i allmän trafik med lastautomobil ombesörja befordran av personer, hava vi under § 5 mom. 2 föreslagit bestämmelser, innebärande att sådan rätt skall utan särskilt tillstånd tillkomma honom, för så vitt fråga är om vissa i nämnda mom. närmare angivna persontransporter, vilka beteckna den så att säga normala användningen av lastautomobiler för nu ifrågavarande ändamål. I övriga fall skola däremot persontransporter med dylika automobiler få ske endast efter särskilt tillstånd. Sådant tillstånd synes oss med hänsyn till den numera rikliga tillgången på omnibusar och personautomobiler i allmän trafik böra beviljas endast undantagsvis, där så påkallas av särskilda skäl. Förslag till bestämmelser i dylikt syfte har inlutit i andra stycket av mom. 1.

Innehållet av *mom. 3* är väsentligen hämtat från § 27 mom. 3 fjärde stycket av motorfordonsförordningen. Jämför motiveringen under § 20.

Mom. 4 överensstämmer med mom. 6 andra stycket av nyssnämnda § 27. Första stycket av samma mom. har överförts till de särskilda bestämmelser angående beteckning på automobil, som användes i allmän trafik, vilka omförmälas under § 33.

Mom. 5 har behandlats i den allmänna motiveringen (sid. 127 ff.).

§ 33.

Förestående §, enligt vilken Konungen äger meddela närmare bestämmelser angående särskild beteckning å automobil, som användes i allmän trafik m. m., är avsedd att utgöra grundval för bland annat sådana bestämmelser angående trafiknummer samt när- och fjärrtrafikmärken, som omförmälas i den allmänna motiveringen sid. 96 ff. samt sid. 125 ff.

Angående förare av automobil i allmän trafik.

§ 34.

Trafikkorts utfärdande, registrering och återkallelse m. m. Innehållet av § 34 motsvarar huvudsakligen nuvarande § 29 i motorfordonsförordningen med nedan omförmälda avvikelser.

Förare av automobil i yrkesmässig trafik är enligt motorfordonsförordningen för närvarande i denna egenskap icke underkastad andra disciplinära påföljder än övriga förare av automobil annat än så till vida, som enligt § 29 mom. 6 det för honom utfärdade trafikkortet kan återkallas av myndighet, som meddelat tillstånd till yrkesmässig trafik. Sådant beslut går under nuvarande förhållanden i omedelbar verkställighet. Någon mindre kännbar påföljd, såsom t. ex. sådan varning, som enligt § 15 mom. 3 kan föregå återkallelse av körkort, kan icke förekomma, då fråga om indragning av trafikkort uppkommer. Av utövare av yrkesmässig trafik har detta betecknats som en obillighet. För vår del hava vi ansett varning böra kunna ifrågakomma även då indragning av trafikkort kan ifrågasättas. Anledning är enligt vår uppfattning icke att befara, att en dylik åtgärd skulle försvaga myndigheternas ställning gentemot förarna; snarare torde motsatsen vara att förvänta. Så länge nämligen återkallelse av trafikkortet varit den enda åtgärd, som i förevarande avseende lagligen stått myndigheterna till buds, har givetvis densamma kunnat anlitas endast där synnerligen graverande omständigheter förelegat till stöd därför, då ju åtgärden ifråga för trafikutövaren inneburit förlust av hans förvärvsmöjligheter inom yrket. Sådana förfaranden, som visserligen kunna betecknas såsom olämpliga men likväl icke av så allvarlig beskaffenhet, att indragning av trafikkortet ansetts motiverad, hava på grund härav hittills måst lämnas oanmärkta. I samma mån möjlighet föreligger för övervakande myndigheterna att inskrida mot föraren utan att en så allvarlig påföljd som förlusten av rätten till yrkesutövning måste inträda, ökas på grund härav också möjligheterna att komma till rätta med förfaranden, vilka man hittills nödgats låta passera.

Att beslut om indragning av trafikkort under alla förhållanden går i omedelbar verkställighet måste understundom, även från den beslutande myndighetens synpunkt sett, betecknas såsom en olägenhet. Uppenbarligen kan i vissa fall befogenheten av en dylik åtgärd vara föremål för skilda meningar och beslutet även av vederbörande myndighet hava fattats först efter stark tvekan. Fall då beslut om återkallelse av trafikkort upphävts av överordnad myndighet efter anförda besvär äro icke heller sällsynta, såsom en till vårt förfogande ställd statistik i detta ämne visar. I en till trafikutredningen ingiven skrift har på grund härav *Sveriges droskbiläga-*

res riksförbund hemställt, att trafik Kort icke må under pågående rättegång för förment trafikförsäelse indragas, förrän dom i saken fallit och vunnit laga kraft, dock med undantag för de fall då fylleriförsäelse vid ratten eller grov vårdslöshet eller uppenbart åsidosättande av säkerheten för annans liv eller egendom förekommit. För vår del hava vi visserligen icke ansett oss kunna förorda en bestämmelse av dylik innebörd; däremot synes oss befogat att medgiva myndighet, som förordnat om återkallelse av trafik Kort, att bestämma, att beslutet icke skall gå i omedelbar verkställighet, om skäl därtill äro. Givetvis kan ett beslut av dylik innebörd icke förekomma i sådana fall, då jämte trafik Kortet även körkortet indragits, eftersom en beslutad körkortsindragning går i omedelbar verkställighet.

Förslag till bestämmelser i ovan anförda avseenden har influtit under mom. 6 av förevarande §.

§ 35.

Arbets tid. Stadgandet överensstämmer i huvudsak med § 27 mom. 7 motorfordonsförordningen. Ett tillägg avser att utmärka, att, på sätt redan tidigare varit fallet, förevarande bestämmelser gälla subsidiärt i förhållande till arbetstidslagens föreskrifter.

Angående taxa i allmän trafik.

§ 36.

Mom. 1—3. I nu gällande motorfordonsförordning innehållas bestämmelser om taxor för den yrkesmässiga trafiken i 28 §. De taxor, som enligt den samma skola av vederbörande myndigheter fastställas, äro s. k. *maximimtaxor*, 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.

Liksom vid förhandlingar om fraktpriset trafik kundens intresse i regel är motsatt trafik utövarens, i det att den förre söker ernå ett så lågt, der senare däremot ett så högt pris för transporten som möjligt, göra sig också ifråga om principerna för taxesättningen olika intressesynpunkter gällande

trafikkundernas intresse är av naturliga skäl främst inriktat på erhållande av en maximitaxa, som från deras synpunkt sett garanterar, att priset för en viss transport icke kommer att överskrida en av offentlig myndighet fastställd gräns. Från trafikutövarens synpunkt åter dominerar intresset för minimitaxa. I ett flertal, till oss inkomna framställningar från trafikutövare eller deras organisationer har också önskvärdheten jämväl av minimiavgifter i taxorna framhållits.

En kombination av maximi- och minimiavgifter leder till ett taxesystem av *fasta avgifter*, sådant som t. ex. i princip alltjämt är gällande vid järnvägarna, även om vissa modifikationer däri städse måst medgivas och under närmare år förekommit i ökad utsträckning.

Frågan, huruvida och i vilken omfattning dessa taxesystem lämpligen kunna komma till användning beträffande den allmänna automobiltrafiken, kan icke generellt besvaras; hänsyn måste nämligen i varje fall tagas till den väsentligt olika karaktär, de skilda slagen av allmän automobiltrafik förhållande till varandra förete.

Vad till en början användningen av *maximitaxor* angår, ställer sig, såsom ovan (under § 30) antytts, möjligheten därtill i viss mån olika för linjetrafik och för beställningstrafik.

För *linjetrafik* kunna och böra maximitaxor fastställas för paket, smärre styckegodssändningar och billaster, i regel från och med 1 500 kg per fordon, med den ytterligare uppdelning, som av behovet kan påkallas. Avgifterna per 100 kg böra härvid bli lägre för större än för mindre sändningar.

För *beställningstrafik* synes, på sätt under § 30 anförts, taxa ej skäligen böra fastställas för smärre viktmängder än som innebära utnyttjande av fordonens hela lastförmåga men därvid anpassas för bilar med olika sådan förmåga. Ersättning för smärre sändningar må bero på överenskommelse mellan trafikutövaren och trafikkunden. I princip böra de i en taxa för beställningstrafik fastställda avgifterna uppställas utan hänsyn till eventuell inkomst för trafikutövaren av returkörningar.

I de av länsstyrelserna nu fastställda taxorna för länstrafik förekomma allmänt taxeavgifter för så små sändningar som 500 kg och i vissa län även för smärre sändningar ned till 100 kg. Emellertid torde böra beaktas, att i praktiskt sett regelbunden trafik i avsevärd utsträckning bedrivits även av trafikutövare, som allenast hava tillstånd till stads- eller länstrafik; och för smärre sändningar bestämda taxebeloppen torde i själva verket hava

varit avsedda för denna maskerade linjetrafik. Därest densamma framdeles kommer att, såsom rätteligen bort ske, hänföras under linjetrafik, saknas anledning att i detta sammanhang fastställa taxa i beställningstrafik för smärre sändningar än hela billaster. För taxans uppgörande på denna grundval talar även den omständigheten, att befordringsplikten, såsom av § 30 framgår, föreligger, därest trafikutövaren — fränsett övriga förutsättningar för dess utkrävande — erhåller ersättning för transporten enligt taxa, och det uppenbarligen skulle leda till stora svårigheter för yrkesutövarna i beställningstrafik, därest denna befordringsplikt kunde utkrävas mot mindre ersättning än för hel billast.

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

För detta ändamål förutsättes 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 samhälls-ekonomisk kostnad genom annat trafikmedel, i regel järnvägarna, vartill kommer, att järnvägarnas taxesystem i denna del tillgodoser så viktiga samhälls-ekonomiska 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 bliva förenlig med

vare sig yrkesutövarnas eller trafikanternas 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 läser 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 vaksamhet. 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.

Mom. 4. Ehuru nu gällande motorfordonsförordning icke innehåller någon föreskrift i syfte att åstadkomma enhetliga grunder för taxor, fastställda av olika myndigheter, har dock behovet därav åtminstone i viss omfattning gjort sig så starkt gällande, att bestämmelser i sådant syfte befunnits nödvändiga. Sålunda skall enligt ett av Kungl. Maj:t den 26 februari 1931 utfärdat cirkulär till länsstyrelserna angående normaltaxa för länstrafik med vanlig personautomobil dylik taxa från och med den 1 juli 1931 vara uppställd i enlighet med de i en cirkuläret vidfogad normaltaxa tillämpade grunder. I samtliga län hava dylika taxor på grundval av normaltaxan fastställts av länsstyrelserna. Då emellertid såväl normaltaxan som de särskilda länstaxorna allenast äro maximitaxor, variera de i praktiken tillämpade taxorna i hög grad icke allenast i olika län utan även mellan olika platser i samma län; samtliga ligga dock under normaltaxan. Enligt en enskild undersökning skola för närvarande i Sverige i beställningstrafik för personbefordran tillämpas ungefär 500 olika taxekombinationer, häri dock inberäknat även de av städernas myndigheter fastställda taxorna.

Taxorna för godsbefordran äro uppgjorda enligt flera skilda system. Bland dessa finnes emellertid ett, till vilket omkring halva antalet län anslutit sig. Det upptar viss minsta avgift för 3 km (i ett fall 5 km) med tillägg per km för längre avstånd. Till dessa avgifter komma vissa tillägg för biträde vid lastning och lossning m. m.

Redan de intressen, som under nuvarande förhållanden framkallat behovet av vissa normalbestämmelser till ledning för taxas uppställning, synas kräva, att även för framtiden taxorna för den allmänna automobiltrafiken uppställas efter i viss mån enhetliga grunder, även i sådana fall, då fråga icke är om fasta eller minimitaxor. Meddelandet av dylika allmänna grunder synes böra ankomma på Konungen efter förslag av vägtrafikmyndigheten, och med hänsyn till den betydelse, dylika taxor äga för de trafikföretag, med vilka den allmänna automobiltrafiken konkurrerar, synes tillfälle böra beredas representanter för dessa liksom även representanter för automobiltrafikföretagen att yttra sig över förslag därtill.

Anmärkas må, att den ifrågasatta enhetligheten icke är avsedd att sträcka sig till den i taxorna uttryckta prisnivån. Förhållandena i skilda delar av landet äro nämligen alltför olika för att detta skulle vara möjligt eller lämpligt. Däremot synes det vara befogat att åvägabrinda ett gemensamt byggnadssätt för taxorna samt att sammanjämka de växlande bestämmelserna ifråga om vissa i samband med taxorna stående grunder för avgifternas beräkning eller till taxorna hörande reglementariska bestämmelser såsom t. ex., så vitt persontrafiken i beställningstrafik angår, beträffande avgifter för barn, för väntning, för hämtning m. m. samt, ifråga om taxor för godsbefordran, beträffande godsindelning, viktgrupper, lastbilsklasser m. m.

Vad angår de viktiga, för fjärrgods- eller fjärrgodslinjetrafiken gällande taxor, vilka i form av minimitaxor eller fasta taxor äro avsedda att utgöra ett av medlen för reglering av konkurrensen mellan denna del av den allmänna automobiltrafiken, å ena, samt andra trafikmedel, å andra sidan, bör fastställandet därav ankomma på samma myndighet som fastställer järnvägarnas fraktsatser, nämligen Kungl. Maj:t; föreskrift därom har influtit under mom. 1. Därigenom vinnes största möjliga garanti för att taxesättningen kommer att ske under rättvis hänsyn såväl till alla därav berörda trafikmedels intressen som även till hela samhällets behov. Emellertid synes förslag till sådana taxor böra upprättas av vägtrafikmyndigheten; bestämmelse därom har upptagits i förevarande moment.

Mom. 5. Då linjetrafik i högre grad än andra former av allmän automobiltrafik kan påverka de ekonomiska förutsättningarna för ett annat trafikföretag, varmed den konkurrerar, synas representanter för dylikt trafikföretag böra lämnas tillfälle att yttra sig över förslag till sådan taxa för linjetrafik eller till ändring i sådan taxa, som det tillkommer länsstyrelse att fastställa.

Mom. 6 och 7 motsvara mom. 2 och 3 i § 28 motorfordonsförordningen.

Angående trafikbok och statistiska uppgifter m. m.

§ 37.

Trafikbok. Bestämmelser om trafikbok, som för närvarande innehållas i motorfordonsförordningen § 27 mom. 8, infördes genom de vid 1933 års riksdag beslutade ändringarna i nämnda förordning. Syftet med bestämmelsernas införande var att möjliggöra kontroll över iakttagandet av de föreskrifter, som gälla beträffande arbetstid och körning, i sådan genom automobiler bedriven yrkesmässig godstrafik, som icke är att hänföra till linjetrafik. I första hand skall därför trafikbok föras å automobil, som brukas i stads- eller länstrafik för befordran av gods, men vidare även i sådan trafik, som utgör en kombination av gods- och persontrafik, såsom t. ex. då rätt till godstrafik är kombinerad med rätt att å automobilen medföra passagerare eller då till en i stads- eller länstrafik använd personautomobil får fogas en släpvagn för godsbefordran. Däremot faller godsbefordran i linjetrafik utanför föreskrifterna i ämnet.

Närmare sådana hava meddelats genom en kungörelse den 14 juni 1933 (nr 407).

I åtskilliga till oss inkomna framställningar hava ändringar i eller upphävande av bestämmelserna om trafikbok påyrkats. Huvudsakligen har till stöd för dessa framställningar anförts, att skyldigheten att föra trafikbok innebure en för trafikutövarna betungande förpliktelse, som förorsakade dem avsevärt besvär och toge onödig tid i anspråk. Denna förpliktelse hade allmänt kommit att uppfattas som irriterande och nedsättande; den innebure ingenting annat än att trafikutövarna skulle skriva polisrapport på sig själva. Icke desto mindre medgäve icke anteckningarna i trafikboken någon effektiv kontroll i de avseenden som åsyftats; trafikboken hade därför tillika kommit att uppfattas som onödig och värdelös.

Påståendet att förandet av trafikboken skulle vara för förarna betungande måste enligt vår uppfattning betecknas som i hög grad överdrivet. Vad som ankommer på vederbörande förare är allenast att i en medförd bok anteckna följande uppgifter, nämligen sitt namn, uppgift om klockslag när arbetstiden börjar och slutar, namn och adress på den, för vilken körning utföres, samt namnet på de orter från eller till vilka godsbefordran sker. Sett från synpunkten av huru stort besvär, som förorsakas föraren genom dessa kortfattade anteckningar, måste klagomålen betecknas såsom obefogade. De uppgifter, som föraren genom ifrågavarande bestämmelser ålagts anteckna, äro på intet sätt jämförliga med de noggranna och detaljerade uppgifter, som det exempelvis åligger tågpersonal att efter varje tjänstgöringsdag avlämna, eller med den loggbok, som föres i sjötrafik. I stort sett innehålla uppgifterna intet annat än ett minimum av vad varje trafikutövare måste i eget intresse anteckna eller införskaffa från hos honom an-

ställda förare; nödvändigt är givetvis redan för arbetets ordnande att förarna dagligen tillhandahålla honom uppgifter om, när arbetet börjar och slutar, vart godset har avlämnats, och vilka körningar, som under dagen ägt rum.

Huvudsyftet med införandet av ifrågavarande bestämmelser var, såsom nyss anförts, önskemålet att underlätta kontrollen beträffande efterlevnaden av i motorfordonsförordningen meddelade bestämmelser om arbetstid och körningar. Detta skäl för bestämmelsernas införande är enligt vår mening alltså principiellt ett skäl för deras bibehållande. Så länge över huvud det betraktas såsom ett samhällsintresse att uppställa bestämda regler angående arbetstid och körningar, måste det också vara ett samhällsintresse att söka åstadkomma kontroll över bestämmelsernas efterlevnad. Nedsättande eller irriterande kan en sådan kontroll för den lojale trafikutövaren ingalunda vara i högre grad än andra åtgärder, som samhället på olika områden vidtager för att skapa lydnad och respekt för gällande rätt. Det må medgivas, att bestämmelserna angående trafikbok ingalunda medföra möjlighet till en så fullständig uppsikt, som önskvärt vore, men slutsatsen härav lär knappast bliva, att de möjligheter till kontroll, som tillämpningen av bestämmelsen ifråga dock innebär, skola på grund härav helt uppgivas, utan snarare att åtgärder böra vidtagas för att ernå den effekt, som varit syftemålet för bestämmelsernas införande.

Det må anmärkas, att i England bestämmelser i förevarande syfte betecknats såsom i hög grad önskvärda. I en i *Modern Transport* (den 20 januari 1934) refererad intervju framhåller transportministern, att hans åsikt ifråga om innehållet av blivande bestämmelser beträffande den uppgiftsskyldighet, som åligger innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik enligt 1933 års Road and Rail Traffic Act, är, att uppgifterna så långt som möjligt skola vara desamma som en driftig företagare och god affärsman skulle finna nödigt att för varje fall ombesörja för egna affärsändamål. Syftet med dylika bestämmelser bör vara, framhållas vidare, att hos alla vederbörande inskräpa nödvändigheten av iakttagandet av författningens bestämmelser ifråga om körares arbetstid och körningar (»Drivers' hours and loads»).

Ifråga om innehållet av de nu i § 27 mom. 8 motorfordonsförordningen förekommande bestämmelserna hava vi icke ifrågasatt någon ändring, varför desamma i föreliggande förslag upptagits oförändrade i sak under § 37. Vad däremot angår innehållet av de i kungörelsen av den 14 juni 1933 meddelade tillämpningsbestämmelserna, böra enligt vår mening vissa jämkningar vidtagas i syfte att bättre tillgodose ändamålet därmed; förslag härom torde vi få tillfälle i annat sammanhang framlägga.

§ 38.

Driftsstatistik m. m. Vid varje undersökning eller försök till reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken har bristen på tillförlitliga uppgif-

ter angående icke allenast det antal fordon, med vilket denna trafik bedrivs, utan i än högre grad beträffande storlek, fördelning och beskaffenhet i övrigt av det i trafiken utförda trafikarbetet varit i hög grad kännbar. I samband med nu förevarande utredning har behovet av dylika uppgifter kunnat tillgodoses endast genom infordrande av uppgifter från länsstyrelserna, i den mån sådana varit att tillgå, beträffande bilarnas antal och beskaffenhet samt genom uppskattningsvis gjorda beräkningar angående trafikarbetet i ovan omförmälda hänseende.¹

I utlandet hava ofta nog vittgående förpliktelser att tillhandagå offentlig myndighet med erforderliga statistiska uppgifter ålagts utövare av yrkesmässig trafik.

Sålunda gäller exempelvis enligt 1933 års Road and Rail Traffic Act i *England*, att varje innehavare av trafiktillstånd enligt nämnda författning skall föra eller ombesörja fortlöpande uppgifter *dels* för varje hos honom anställd förare eller förarebiträde (statutory attendant) angående de tider, då denne börjat och slutat arbetet, med särskilt angivande av raster, ävensom samma uppgifter angående honom själv, då han tjänstgör såsom förare eller biträde åt denne, *dels ock* för varje körning, vid vilken gods medföres, angående körningen, om största på en gång medförda godsmängd med närmare angivande av godsets beskaffenhet (description) och om godsets bestämmelseort.

I *Tyskland* gäller i förevarande avseende, så vitt person- och fjärrgodstrafik angår, att vederbörande minister äger att när som helst införskaffa uppgifter från vederbörande trafikutövare angående beskaffenhet och omfattning av automobiltrafiken.

Med hänsyn till den omfattning och stora samhällseliga betydelse, den allmänna automobiltrafiken sedan länge ernått, hade enligt vår uppfattning varit önskvärt, att redan tidigare åtgärder vidtagits för att även beträffande densamma söka åstadkomma en statistik, vilken åtminstone i någon mån motsvarade den, som sedan länge är tillgänglig beträffande järnvägar och sjöfart; och för varje fall torde tiden nu vara inne att söka fylla denna mycket kännbara brist. I själva verket torde en statistik av nu ifrågakommande slag få anses såsom en oundgänglig förutsättning för ett närmare skärskådande av de omfattande och komplicerade frågor, som den yrkesmässiga automobiltrafiken ännu länge torde komma att framkalla. Icke allenast för dylika generella spörsmål utan även för bedömande av särskilda frågor om beviljande eller förnyande av trafiktillstånd, om fastställande av det för en viss trafikutövare medgivna automobilbeståndets storlek eller kapacitet eller övriga enligt den nu föreslagna författningen uppkommande frågor torde en dylik statistik vara av värde. I särskilda fall torde det även befinnas nödvändigt att, när en trafikutövare är sökande, från honom eller andra av ärendet berörda trafikutövare infordra er-

¹ Närmare framgår beskaffenheten av dessa uppgifter av betänkandet angående järnvägs- och automobiltrafik.

forderliga statistiska uppgifter för bedömande av befogenheten av framställningen. Även ur kontrollsynpunkt kan uppenbarligen en skyldighet för trafikutövaren att på anmaning lämna erforderliga statistiska uppgifter vara av värde. Ur sistnämnda synpunkt bör det likaledes åligga vederbörande att hålla över rörelsen förda handelsböcker ävensom driftsstatistiken tillgänglig för granskning av vägtrafikmyndigheten eller dess ombud när helst så påfordras. Förslag till bestämmelser i nu angivna syfte har influtit under förevarande §.

Angående uthyrningsrörelse.

§ 39.

I det av trafikutredningen avgivna förslag till vissa ändringar i bestämmelserna angående yrkesmässig automobiltrafik, som låg till grund för Kungl. Maj:ts till 1933 års riksdag avlåtna proposition i ämnet (nr 193), behandlades bland annat yrkesmässig uthyrning av automobil, utan att förare samtidigt ställes till förfogande. Förslaget gick ut på att sådan rörelse, som då icke var att hänföra under de för yrkesmässig trafik gällande bestämmelser, skulle underkastas vissa reglerande föreskrifter bland annat så till vida, att dylik rörelse skulle få drivas endast efter särskilt tillstånd, samt att frågor om beviljande av tillstånd skulle prövas under samma förutsättningar som frågor om trafiktillstånd, d. v. s. enligt behovsprincipen. Vid en inom kommunikationsdepartementet företagen omarbetning av förslaget bortföll emellertid bland annat sistnämnda del av de föreslagna bestämmelserna.

Vid överläggningar med representanter för innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik hava erfarenheterna av de nu gällande, i 29 a § motorfordonsförordningen innehållna bestämmelserna betecknats som i stort sett goda. I vissa avseenden har emellertid komplettering av desamma påyrkats. I sådant avseende har föreslagits, bland annat, att yttrande över ansökan om tillstånd av ifrågavarande slag bör infordras från vederbörande polismyndighet ävensom att tillfälle bör lämnas vederbörande utövare av allmän automobiltrafik i orten att yttra sig över densamma, att tillstånd bör beviljas endast under principiellt samma förutsättningar som gälla beträffande trafiktillstånd, nämligen att rörelsen finnes behövlig och lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma, samt att automobil icke må i rörelse av förevarande slag tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrker sig vara innehavare av körkort. Till stöd för sistnämnda yrkande har påpekats de stora risker, som det medför, att låta en person, som icke äger tillräcklig erfarenhet av bilkörning, genom förhyrning taga i anspråk automobil av en typ, med vilken han måhända icke

tidigare är förtrogen, något som visat sig i olyckor, vartill detta givit anledning. På grund härav har man ansett innehavare av dylik rörelse böra åläggas skyldighet att, innan bilen utlämnas för begagnande, förvissa sig om att den person, vilken mottar densamma såsom förare, är innehavare av körkort.

Då vi funnit dessa förslag till komplettering av gällande bestämmelser befogade, hava vi upptagit dem under nu förevarande §.

Angående rörelse för förmedling av godstransporter med automobil.

§ 40.

Vid sidan av den genom aktiva trafikutövare bedrivna yrkesmässiga automobiltrafiken har under senare år den rörelse, som bedrivs av företag, vilka åtminstone formellt icke för egen räkning bedriva trafik utan endast förmedla sådan åt de aktiva trafikutövarna och organisera transportlägenheter åt trafik kunderna, fått en växande betydelse. Rörelse av detta slag bedrivs på ett flertal orter och under skiftande benämningar, såsom t. ex. gods-förmedlingscentraler, automobilspeditionsaffärer eller endast under ett vanligt firmanamn. Särskilt för fjärrtrafiken är dylika företags betydelse mycket stor, då de möjliggöra för en från främmande ort ankommen förare att omedelbart, utan efterforskningar på ett flertal ställen, erhålla returfrakter till det egna trafikområdet. Även för de trafikutövare, som hava stationsorter inom samma trafikområde som en dylik rörelse, blir densamma till stor nytta därigenom att den underlättar erhållande av beställningar å körning särskilt på längre avstånd.

Vid olika tillfällen har ifrågasatts, huruvida icke sådan rörelse som den nu ifrågavarande, redan under den form, varunder den i allmänhet bedrivs, är att hänföra under vanlig allmän automobiltrafik och detta särskilt i sådana fall, då innehavaren av gods-förmedlingen upprättat kontrakt med yrkesutövare, innebärande förpliktelse för dessa att på bestämda tider eller på anmodan av den förre ställa sina autobiler till förfogande för utförande av godstransporter. Emellertid har i ett fall, där denna fråga blivit väckt, densamma ansetts så oviss, att åtal mot innehavare av en dylik rörelse för överträdande av bestämmelserna om yrkesmässig trafik icke ansetts motiverat; och i ett annat fall, där dylikt åtal väckts, har detsamma ogillats (Skånska hovrättens utslag den 22 maj 1934).

I förstnämnda fall, som innefattas i ett av överståthållarämbetet den 23 januari 1934 avgjort ärende, förekom huvudsakligen följande:

I skrivelse den 20 oktober 1933 till överståthållarämbetet fäste *svenska järnvägsföreningen* uppmärksamheten på den transportrörelse, som aktiebolaget Auto-Spedition bedrev i Stockholm. Med anledning härav företogs utredning av Stockholmspolisens trafikavdelning, som i ärendet avgav en rapport.

Bolagets verkställande direktör hade enligt rapporten uppgivit, att bolaget,

som icke hade tillstånd att med automobil bedriva yrkesmässig trafik, sedan mars månad 1933 idkade speditjonsrörelse i Stockholm, varvid bolaget mot betalning på rekvisition av allmänheten befordrade gods från Stockholm till olika platser inom Sverige och åter med bil, järnväg och båt samt flygmaskin. För biltransporterna använde sig bolaget uteslutande av personer, som med överståthållarämbetets eller någon länsstyrelses tillstånd med automobil bedreve yrkesmässig trafik för godsbefordran. Mellan bolaget och sådan tillståndshavare funnes kontrakt upprättat, i vilket föreskrivits, att tillståndsinnehavaren på rekvisition av bolaget vore skyldig att mot viss betalning, som angivits i kontraktet, transportera gods till viss angiven plats. Varje bil, som därvid användes, vore godkänd för ändamålet, och föraren av bilen vore innehavare av tillstånd att föra bil i yrkesmässig trafik. Då någon transport skedde t. ex. till Norrköping, till vilken stad bolaget haft dagliga transporter, erhöles föraren av bilen vid avfärden från Stockholm order om, var i Norrköping och hos vem han hade att avhämta gods för transport till Stockholm på återfärden. Det gods, som transporterades till Stockholm och intoges i bolagets magasin, distribuerades till vederbörande godsemottagare genom person, som hade tillstånd att såsom åkare bedriva yrkesmässig automobiltrafik i huvudstaden.

Polismästaren i Stockholm framhöll i avgivet utlåtande, att den näringsutövning, bolaget enligt rapporten bedreve, icke syntes innefatta överträdelse av gällande motorfordonsförordnings föreskrifter. Icke heller syntes de innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik, med vilka bolaget slutit avtal, kunna, så vitt av rapporten framginge, anses hava överträtt nyssnämnda föreskrifter. Bolagets verksamhet syntes vara grundad på den trafikstillståndsinnehavare i motorfordonsförordningen medgivna rättigheten att i anledning av beställning, som av honom emottagits å ort inom trafikområdet, utföra körning jämväl till ort utom detsamma ävensom att, därest färd avslutats å ort utom trafikområdet, på sådan ort låta automobilen tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet. Dessa bestämmelser, som syntes vara avsedda att utgöra undantagsföreskrifter, hade av bolaget systematiskt utnyttjats för organiserande av en anmärkningsvärd konkurrens med andra trafikföretag. Därest denna konkurrens ansåges mindre önskvärd, syntes den emellertid enligt polismästarens mening kunna omöjliggöras allenast genom uttrycklig lagföreskrift.

Sedan överståthållarämbetet hemställt om *justitiekanslersämbetets* utlåtande, yttrade justitiekanslern i skrivelse den 11 januari 1934 bland annat följande.

Ämbetet funne väl, att de skäl, som legat till grund för reglerande av den yrkesmässiga trafiken, borde konsekvent föranleda till fordran å myndighetsprövning jämväl beträffande verksamhet, som utövats med användande av den organisationsform bolaget valt. Fallet syntes dock icke hava förutsetts vid avfattandet av nu gällande bestämmelser, och ämbetet funne det synnerligen ovisst, huruvida i händelse av åtal den bedrivna trafiken skulle anses hava utövats av bolaget och, oaktat de anlitade åkerierna ägt trafikrättighet, utan vederbörligt tillstånd. Ämbetet ansåge sig icke kunna tillråda anställande av åtal. Med sin nu intagna ståndpunkt funne ämbetet önskvärt, att motorfordonsförordningen försåges med kompletterande bestämmelser, som direkt toge sikte på trafikverksamhet av den typ, bolaget företrädde. Kanske mest påfallande framträdde behovet av en reglering därutinnan, att det av bolaget tillämpade systemet möjliggjorde åstadkommande av en, såsom det förefölle, synnerligen konkurrenskraftig *reguljär* trafik utan att de åkerier, vilka utförde körningarna, var för sig iakttoge regelbundenhet.

Överståthållarämbetet yttrade i skrivelse till Kungl. Maj:t att det, sådan den trafikförmedling, som bolaget utförde, anordnats, syntes tveksamt, om densamma innefattade en överträdelse av gällande motorfordonsförordnings föreskrifter. Däremot syntes det överståthållarämbetet otvivelaktigt, att här föreläge ett tilläpande av motorfordonsförordningens bestämmelser på ett sätt, som icke förutsetts vid deras avfattande. Överståthållarämbetet förklarade sig vilja bringa det föreliggande förhållandet till Kungl. Maj:ts kännedom med hemställa att Kungl. Maj:t täcktes utfärda de kompletterande bestämmelser till motorfordonsförordningen, vartill omständigheterna gäve anledning.

Med remissresolution den 26 januari 1934 har Kungl. Maj:t överlämnat handlingarna i ärendet till trafikutredningen för att tagas i övervägande vid fullgörande av utredningens uppdrag.

Uppenbarligen har innehavaren av en rörelse av nu ifrågavarande slag genom sin anknytning till ett stort antal enskilda trafikutövare större förutsättningar att anordna och upprätthålla godsbefordran med automobiler i stor skala, särskilt i fjärrtrafik, än den enskilde trafikutövaren, som i regel förfogar över endast ett fåtal eller måhända en enda automobil. Detta visar sig även därigenom att firmor av ifrågavarande slag särskilt i rikets största städer kommit att i realiteten bliva de mest betydande fjärrtrafikutövarna. Från vanliga utövare av yrkesmässig automobiltrafik skilja sig dessa firmor endast därigenom, att de automobiler, med vilka rörelsen bedrives, icke tillhöra dem utan de särskilda förare, som ombesörja transporter till eller från dem. Anledningen till att denna driftsform valts är icke allenast att vederbörande därigenom undgår skyldighet att söka tillstånd till rörelsens bedrivande utan i än högre grad de fördelar, som ur driftsekonomisk synpunkt äro förenade därmed. Rörelsens innehavare vinner nämligen, att dels ansvar och kostnader för bilarnas reparation, underhåll och beskattning icke kommer att — åtminstone direkt — belasta honom utan i första hand förarna av de bilar, som ställas till rörelsens förfogande, och dels att han även undgår tillämpningen av arbetstidslagens föreskrifter, eftersom förarna icke betraktas såsom anställda hos honom utan såsom självständiga entreprenörer.

Med hänsyn till nu anförda förhållanden måste det enligt vår uppfattning anses nödvändigt, att även en rörelse av ifrågavarande slag inordnas under de bestämmelser, som äro avsedda att gälla beträffande den allmänna automobiltrafiken, och att den ovisshet, som rått angående tillämpligheten av motorfordonsförordningens bestämmelser på dylik rörelse, undanröjes. Förslag till bestämmelser för detta ändamål har influtit under § 40.

Syftet med dessa bestämmelser är i princip att, så vitt det ansetts lämpligen kunna ske, bringa ifrågavarande rörelse in under tillämpning av samma regler, som gälla beträffande den allmänna automobiltrafiken i övrigt.

Vid definierandet av rörelsen har densamma i första hand karakterise-

rats genom det drag, som närmast framträder, nämligen genom att dess innehavare yrkesmässigt åt allmänheten ombesörjer hopsamlande eller mottagande av gods till en eller flera upplagsplatser för transport med automobil. Ensamt denna bestämmning är dock icke tillräcklig. I och för sig är nämligen detta drag i dess verksamhet av underordnad betydelse och skulle rent av kunna bortfalla utan att rörelsen därför, ur konkurrenssynpunkt sett, ändrade karaktär. Väsentligen får nämligen rörelsen sin karaktär av att den utgör en *transportbörs*, genom vilken köpare och säljare av godstransporter med automobil sättas i förbindelse med varandra. Definitionen synes därför böra inbegripa jämväl sistnämnda verksamhetsgrenar. I enlighet härmed har rörelsen i *mom. 1* definierats såsom »rörelse, varigenom någon yrkesmässigt åt allmänheten ombesörjer hopsamlande eller mottagande av gods till en eller flera upplagsplatser för transport med automobil eller förmedling av anbud om utförande av godstransporter med automobil eller om tillhandahållande av gods för sådan transport (*transportförmedling*)».

Från tillämpningen av de bestämmelser, som äro avsedda att gälla för dylik rörelse, hava emellertid, på sätt av *mom. 2* framgår, vissa undantag ansetts böra göras.

Dessa undantag omfatta

1) transportförmedling, som utöware av allmän automobiltrafik bedriver allenast i den utsträckning, som erfordras för trafik med automobiler, som han äger att använda i trafik,

Den i *mom. 1* meddelade bestämmelsen avser nämligen att träffa endast de fall, då en person eljest skulle undgå tillämpningen av de bestämmelser, som gälla för allmän trafiks bedrivande. Därest och i den mån rörelse, som avses i *mom. 1*, endast bedrives för erhållande av transporter med automobiler, som en trafikutöware enligt vederbörligt tillstånd äger använda i allmän trafik, och sålunda endast utgör en del av denna trafiks bedrivande, påkallar den inga särskilda bestämmelser utöver vad, som eljest gäller beträffande trafikeringsrätten.

2) anordnande av uppsamlingsplatser vid hamnar eller järnvägsstationer för gods, som efter befordran med järnväg eller fartyg är avsett att vidarebefordras med automobil,

Fråga är nämligen härvid allenast om fortsättning av en föregående järnvägs- eller fartygstransport eller med andra ord i regel om vanlig distributionskörning från järnvägars eller fartygs magasin. Att för dylik verksamhet kräva särskilt tillstånd kan icke vara till gagn ur något av de nu ifrågavarande trafikmedlens synpunkt, icke ens för den allmänna automobiltrafiken, eftersom därigenom användningen av automobiler i samarbete med järnvägs- eller sjötrafik skulle försvåras. Att än mindre hopsamlande av gods till hamnar, speditiionskontor, järnvägsmagasin e. d. för transport med järnväg eller fartyg faller under ifrågavarande §, även om automobiler användas för detta ändamål, framgår

redan av den i mom. 1 intagna definitionen, enligt vilken §:en är tillämplig endast då rörelsen avser hopsamlande av gods för *transport med automobil*.

eller beträffande förmedling av anbud om utförande av dylika godstransporter eller om tillhandahållande av gods därför,

ty fråga är därvid endast om samma slags rörelse, som omförmäles i föregående punkt.

3) transportförmedling, vilken drives allenast såsom underordnad del av handels- eller därmed jämförlig rörelse och genom vilken icke förmedlas transporter, som i genomsnitt för kalendervecka omfatta mer än 1 000 kg gods eller befraktning av mer än en automobil.

Ofta nog förekommer hopsamling eller mottagande av gods åt allmänheten för transport med automobil utan att detta har karaktär av en med den allmänna automobiltrafiken konkurrerande rörelse eller eljest i en omfattning, som icke är av sådan storlek, att något offentligt intresse påkallar särskild reglering därav. Undantag för dylik allenast såsom underordnad del av annan rörelse och i mindre skala driven transportförmedling har därför skett.

Den indelning, som ligger till grund för särskiljande av olika delar av den allmänna automobiltrafiken, nämligen dess uppdelning på linje- och beställningstrafik samt den senares fördelning på närgods- och fjärrgodstrafik, har ansetts böra gälla jämväl på trafik bedriven i nu ifrågavarande form. En motsvarighet till skillnad mellan linje- och beställningstrafik utgör i denna § den genomförda skillnaden mellan regelbundna och icke regelbundna transporter till viss ort. Då regelbundenheten i sådana fall, varom nu är fråga, ofta nog torde vara svårare att konstatera än ifråga om vanlig linjetrafik, särskilt på grund därav att de vagnar och förare, som tagas i anspråk för transporternas utförande, kunna växla från fall till fall, har det ansetts lämpligt att till underlättande av prövningen av uppkomna frågor huruvida regelbunden trafik föreligger, införa en särskild bestämmelse, intagen under *mom. 3*, enligt vilken transport i fall, varom i denna § är fråga, anses vara regelbunden, därest den vanligen äger rum en gång för kalendervecka eller oftare.

I och för sig är härvid, såsom av ordalagen framgår, likgiltigt om transporterna fördelas på olika dagar vecka från vecka. Regelbundenhet föreligger enligt bestämmelsen exempelvis även i det fall, då transporten äger rum å måndag i en vecka och å lördag i följande vecka.

Å regelbundna transporter bliva, såsom nyss antytts, i huvudsak bestämmelserna om linjetrafik att tillämpa. Behandlingen av ansökan om tillstånd därtill sker alltså enligt i huvudsak samma regler, som enligt § 9 gälla beträffande linjetrafik; och i samband med beviljande av tillstånd skola angivas de orter till eller från vilka regelbundna transporter från eller till den ort, där rörelsen bedrives, må äga rum.

Det avstånd, på vilket trafik av nu ifrågavarande slag är avsedd att bedrivas, blir avgörande för frågan, huruvida trafiken skall i huvudsak behandlas enligt reglerna för när- eller fjärrtrafik. Tillstånd till regelbunden trafik på avstånd, som överstiger vad som är tillåtet för närgodslinjetrafik från den plats, där rörelsen skall bedrivas, skall på grund härav sökas hos vägtrafikmyndigheten, men i övriga fall hos den eller de länsstyrelser, som hava att bevilja närgodslinjetrafik på den ifrågasatta sträckningen; tillstånd till förmedlande av icke regelbundna transporter sökes åter hos den myndighet, som har att bevilja tillstånd till beställningstrafik å ort, varest rörelsen skall bedrivas. Därest genom ifrågavarande rörelse skola förmedlas transporter på avstånd, som icke överstiger det, å vilket närgodsstrafik med stationsort å den plats, där rörelsen är avsedd att bedrivas, får utsträckas, skall sålunda tillstånd i städer med minst 50 000 invånare sökas hos polismyndigheten och i övriga fall hos länsstyrelse. Därest och i den mån åter genom rörelsen skola förmedlas transporter jämväl utöver detta avstånd, skall tillstånd härtill sökas i samma ordning som tillstånd till fjärrgodsstrafik och jämväl i övrigt, på sätt nedan närmare anföres, rörelsen inordnas i fjärrtrafikorganisationen.

Ett väsentligt drag i de bestämmelser, som äro avsedda att gälla beträffande fjärrgods- och fjärrgodslinjetrafik, är, att desamma åsyfta upphävandet av splittringen på många av varandra oberoende småföretag och i stället avse att befrämja uppkomsten av relativt stora företag, vilka äro skyddade från konkurrens av andra utövare av allmän automobiltrafik inom det för dem fastställda fjärrtrafikområdet. Ett led i denna organisation är exempelvis den under § 17 förekommande bestämmelsen, att tillstånd till bedrivande av fjärrgodslinjetrafik företrädesvis bör meddelas utövare av fjärrgodstrafik, inom vars fjärrtrafikområde den ifrågasatta linjen vore avsedd att framgå, därest denna ansökt därom; och för samma ändamål krävas även i detta sammanhang bestämmelser till förebyggande av att den föreslagna fjärrtrafikorganisationen kommer att undergrävas genom trafik, bedriven i nu förevarande form. Så mycket nödvändigare är detta som man alltjämt måste räkna med möjligheten av att en i sistnämnda form bedriven trafik även framdeles skulle kunna få samma eller större omfattning än de egentliga fjärrtrafikföretagens. För detta ändamål har under *mom. 4* införts bestämmelse att, där fråga är om tillstånd att förmedla regelbundna transporter på avstånd, som överstiger det, på vilket närgodslinjetrafik må utsträckas från den plats, där rörelsen bedrives, eller att förmedla andra transporter på längre avstånd än vad för närgodsstrafik med stationsort på nämnda plats är medgivet, tillstånd må medgivas endast sådan företagare, som jämlikt § 16 erhållit tillstånd till fjärrgodstrafik, såframt sådan finnes och ansökt därom, eller ombud för sådan företagare.

Liksom för den allmänna automobiltrafiken i övrigt böra även i nu förevarande slag av trafik bestämmelser om taxa liksom om de särskilda förarnas rätt att avhämta gods och utsträcka färden till visst område komma till tillämpning. Detta har enklast ansetts kunna ske genom en i *mom. 6* intagen föreskrift, att i sådan rörelse, för vars bedrivande tillstånd enligt förevarande § erfordras, gods må för befordran utlämnas endast till automobil, som godkänts för allmän trafik, samt, om fråga är om transport i fjärrgods- eller fjärrgodslinjetrafik, endast till automobil, som enligt vad särskilt är stadgat må användas i sådan trafik. Anledning härtill är även det förhållandet, att det t. ex. i Amerika visat sig, att bilar, som eljest icke användas för allmän trafik, i växande utsträckning tagits i anspråk för bedrivande av rörelse av nu ifrågavarande slag. I övrigt torde det böra ankomma på tillståndsbeviljande myndigheten, som jämlikt *mom. 4* äger meddela erforderliga villkor och bestämmelser, att i samband med beviljande av tillstånd eller eljest under rörelsens bedrivande förordna om tillämpning i erforderlig utsträckning å ifrågavarande slag av rörelse av de bestämmelser, som gälla för motsvarande slag av allmän automobiltrafik.

Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

§§ 41—48.

De i ovan omförmälda §§ förekommande bestämmelserna torde, såsom i huvudsak överensstämmande med gällande rätt, icke behöva särskilt motiveras.

Särskilda föreskrifter.

§§ 49 och 50

torde ej behöva särskilt motiveras.

§ 51.

Förbud för befattningshavare, på vilka prövning av vissa frågor enligt denna författning ankommer, att driva viss verksamhet eller ombesörja vissa uppdrag. Då vi i detta sammanhang ansett oss böra till prövning upptaga frågor om särskilda åtgärder till förhindrande av att de befattningshavare, som hava att å tjänstens vägnar handlägga ansökningar om trafiktillstånd eller därmed sammanhängande ärenden, tillhandagå sökande på sådant sätt, eller eljest taga sådan befattning med verksamhet, som står i nära samband med allmän trafiks bedrivande, att de vid ärendets prövning skulle kunna påverkas därav, torde till en början böra redogöras för de bestämmelser, som för närvarande gälla i omförmälda avseende.

Enligt § 3 i *avlöningsreglemente för befattningshavare vid statsdepartement och vissa andra verk, tillhörande den civila statsförvaltningen*, må med ordinarie befattning icke förenas annan tjänstebefattning av vad slag det vara må, såframt icke Kungl. Maj:t eller, ifråga om vissa befattningshavare, vederbörande myndighet, varunder de lyda, därtill lämnat medgivande.

Såvitt landsstatens tjänstemän angår synes även nådiga *kungörelsen den 14 juni 1917 angående villkor och bestämmelser för åtnjutande av de från 1918 års början fastställda avlöningsförmåner för landsstaten* inrymma befogenhet för överordnad myndighet att pröva lämpligheten av att befattningshavare vid länsstyrelse åtager sig uppdrag, åtminstone så vitt fråga är om sådana av stadigvarande beskaffenhet.

I 12 § *polisreglementet för riket den 26 september 1925* stadgas: Där ej i villkoren för befattningshavares anställning är annorlunda bestämt, skall han ägna hela sin verksamhet åt sin tjänst och må förty icke utan tillstånd av polischefen innehava annan avlönad tjänst eller därmed jämförligt, avlönat uppdrag eller själv eller genom annan driva näring. Befattningshavare må icke åtaga sig uppdrag, som är oförenligt med hans ställning som befattningshavare vid polisväsendet.

Vidare föreskrives i 10 § *instruktionen för stadsfiskalerna den 24 maj 1918* bland annat: Stadsfiskal må ej tillika innehava sådan befattning, som av justitiekanslersämbetet befinnes vara hinderligt för stadsfiskalstjänstens behöriga handhavande.

Därjämte stadgas i 3 § *instruktionen den 14 december 1917 för landsfogdarna*: Under Konungens Befallningshavande såsom länets högsta polismyndighet har landsfogden ansvar för och ledning av polisväsendet å landsbygden i länet samt därinom belägen stad, där magistrat ej finnes. I denna egenskap skall han vaka över att polisväsendet tillhörande befattningshavare vederbörligen fullgöra sina åligganden.

I *instruktionen för besiktningsmän för motorfordon den 3 oktober 1930* 1 § föreskrives slutligen: Besiktningsman må ej den vara, som bedriver tillverkning eller reparation av eller handel med motorfordon eller som yrkesmässigt meddelar undervisning till utbildning av förare eller bedriver annan verksamhet, vars förenande med befattning som besiktningsman av länsstyrelsen prövas olämpligt, ej heller den, som är delägare i handelsbolag eller styrelseledamot i aktiebolag eller ekonomisk förening, som bedriver verksamhet av nu nämnt slag.

Emellertid hava under senare år vid olika tillfällen åtgärder, avsedda att mera fullständigt än vad nämnda bestämmelser medgiva, förverkliga det inledningsvis nämnda syftet, påkallats.

I ett av dåvarande *chefen för socialdepartementet den 18 september 1929* utfärdat cirkulär till landshövdingarna i samtliga län anförde departementschefen, att det kommit till hans kännedom, att i visst län hos länsstyrelsen anställd tjänsteman, såsom ombud för försäkringsanstalt och med åberopande av lagen om trafikförsäkring, i cirkulär till ägare av automobiler inom länet erbjudit sig att för vederbörandes räkning teckna sådan försäkring i det av honom företrädde bolaget, för vilket ändamål tjänstemannen jämväl anvisat vederbörande att besöka honom på länsstyrelsens automomo-

bilavdelning eller anlita tjänstetelefon. Enligt uppgift funnes exempel på liknande förfaringssätt från andra län. Då vad sålunda förekommit givetvis måste betecknas såsom synnerligen olämpligt, hade departementschefen velat fästa samtliga landshövdingars uppmärksamhet därå i och för vidtagande av åtgärder till förhindrande av dylikt missbruk av tjänsteställning till förvärvsverksamhet utom tjänsten.

I *riksdagens revisorers berättelse* om den år 1933 av dem verkställda granskning av statsverkets tillstånd meddelade revisorerna under socialdepartementet, § 12, att de från samtliga länsstyrelser i riket infordrat uppgift, huruvida å landskansliet tjänstgörande landskanslisters eller andra tjänstemän mot ersättning tillhandagå allmänheten med uppsättande av ansökningar rörande tillstånd till bedrivande av yrkesmässig automobiltrafik eller eljest i därmed sammanhängande frågor samt för sådant fall, huruvida vederbörande tjänsteman samtidigt har att å tjänstens vägnar föredraga eller till föredragning bereda ärenden av nu angivet slag (del I sid. 26—29).

Efter att hava redogjort för de i anledning av de gjorda förfrågningarna inkomna svaren anförde revisorerna följande:

Av de ingångna svaren framgår till en början, att — med få undantag — även andra tjänstemän å respektive kanslier än där anställda kommissionärer mot ersättning tillhandagått allmänheten med uppsättande av ansökningar i sådana ärenden, varom här är fråga.

Revisorerna finna visserligen angivna förhållande anmärkningsvärt, men då från statsmakternas sida, närmast med föranledande av en av 1932 års revisorer i ett denna fråga närstående spörsmål framställd anmärkning, numera vidtagits åtgärder, vilka torde kunna förväntas medföra rättelse i detta avseende, hava revisorerna ansett sig böra allenast omförmäla vad sålunda förekommit.

Som redan nämnts har utredningen närmast skett i syfte att utröna huruvida tjänsteman, som mot vederlag är allmänheten behjälplig med uppsättande av ansökningar angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., samtidigt har att föredraga eller till föredragning bereda sådana ärenden.

Av de inkomna uppgifterna framgår, att i intet fall här berörda tjänstemän i egenskap av föredragande haft att taga befattning med ärenden av förevarande slag.

Däremot visar det sig, att i åtminstone fem länsstyrelser de tjänstemän, som där utöva kommissionärsverksamhet — officiell eller privat — samtidigt haft att å tjänstens vägnar till föredragning bereda av dem mottagna ansökningar tillhörande ifrågavarande grupp av ärenden.

Revisorerna finna ett sådant system ur skilda synpunkter olämpligt.

Utan att vilja göra gällande att så kan hava i något fall inträffat, anse sig revisorerna dock böra framhålla, att det ligger inom möjligheternas gräns, att en tjänsteman, som har att förbereda ärende till föredragning, kan så tillrättalägga detta, att objektiviteten får stå i efterhand för uppdragsgivarens och därmed även kommissionärens intressen. Häremot kan visserligen invändas, att den slutliga föredragningen verkställas av annan tjänsteman, och att därigenom en viss garanti vinnes för att inga andra synpunkter än de strängt sakliga få utöva inflytande på beslutet. Då emellertid föredraganden givetvis bör kunna lita på

riktigheten och fullständigheten av den av underordnad tjänsteman verkställda utredningen och för övrigt mängden av hithörande ärenden i de flesta fall torde omöjliggöra att föredraganden själv fullständigt kan hinna genomgå och kontrollera varje detalj av ärendet, kommer ofta länsstyrelsens beslut att bli beroende av den underordnade tjänstemannens utredning och förslag till beslut i ärendet.

Då det synes revisorerna angeläget att det sålunda vid åtskilliga länsstyrelser förekommande systemet, som principiellt sett torde få betecknas som olämpligt och som därjämte hos allmänheten lätteligen kan giva rum för misstanken, att andra skäl än de rent sakliga kunna inverka vid ärendenas avgörande, bringas att upphöra och att åtgärder i sådant syfte vidtagas, hava revisorerna velat bringa ärendet till riksdagens kännedom.

I utlåtande, nr 123, till 1934 års riksdag anförde *statsutskottet* följande:

Det av revisorerna påtalade förhållandet, att, såsom skett i vissa fall, hos länsstyrelser anställda kommissionärer haft att å tjänstens vägnar till föredragning bereda ärenden angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., i vilka samma tjänstemän mot ersättning tillhandagått allmänheten med uppsättande av ansökningar, måste utskottet beteckna som olämpligt. Utskottet funne därför erforderligt, att åtgärder vidtoges i syfte att förhindra ett dylikt förfaringsätt. Då utskottet emellertid hade anledning antaga, att från vederbörande länsstyrelsers sida ändring skedde i angivna avseende, hade utskottet för närvarande velat inskränka sig till att vad i ärendet förekommit för riksdagen omförmäla.

I en till Kungl. Maj:t ingiven, den 30 oktober 1933 dagtecknad skrift har jämväl *Sveriges droskbilägares riksförbund* gjort framställning i nu förevarande ämne.

Ett förhållande, som väckt synnerlig misstämning bland landets trafikbilägare, är, anføres det i skrivelsen, att befattningshavare i olika ställning inom myndigheter, som ha att handlägga trafikärenden såsom att av- eller tillstyrka inkomna ansökningar om nya trafiktillstånd m. m. eller öva tillsyn över trafiken i allmänhet, samtidigt innehava anställningar, som i det ena eller andra avseendet kunna göra dem ekonomiskt intresserade av om ett trafikföretag kommer till stånd eller göra dem benägna att överse med eventuella bristfälligheter i den trafik, de skola kontrollera.

Det är sålunda icke ovanligt, att såväl befattningshavare hos länsstyrelser som polismän i olika grader innehava agentur för försäkringsbolag inom automobilbranschen och att de, sedan på deras tillstyrkan trafiktillstånd beviljats, teckna det för verksamhetens bedrivande erforderliga försäkringsavtalet med den nye innehavaren. Utan att vilja göra gällande, att ställningen som ombud för ett trafikförsäkringsbolag skulle utöva något inflytande på en dylik tjänsteman, anser förbundet dock en dylik sammanblandning av uppdrag mindre lycklig; och hos dem, som anse nya trafiktillstånd obehövligen, stannar en misstanke kvar, att andra än fullt objektiva intressen fått spela in vid desammas beviljande.

Enahanda är förhållandet, då det är fråga om polismän i tjänst, som mottaga anställning för att såsom kontrollörer övervaka sådana trafikföretags verksamhet, som subordinera under dem i deras egenskap av myndighetspersoner. Hur samvetsgrant de än må skilja på sin privatjänst och sin officiella befatt-

ning, uppstår dock en dualism de olika intressena emellan, som torde vara oförenlig med polistjänstens utövande.

Under hänvisning till vad sålunda anförts har förbundet hemställt, att förbud måtte utfärdas för tjänstemän hos länsstyrelser eller annan polismyndighet att innehava agentur för automobilförsäkring samt för polismän såväl i befälsställning som i lägre grad att innehava tjänst vid trafikföretag av vad slag det vara må.

Över förbundets framställning hava infordrade utlåtanden avgivits av överståthållarämbetet ävensom nedan omförmälda länsstyrelser.

Överståthållarämbetet förklarar sig dela den i framställningen uttalade uppfattningen om olämpligheten av att länsstyrelsernas befattningshavare eller polismän innehava uppdrag utav i skrivelsen åsyftad art. Emellertid finner ämbetet några ytterligare föreskrifter i ämnet icke erforderliga, åtminstone för överståthållarämbetets del, med hänsyn icke allenast till ovan omförmälda bestämmelser i avlöningsreglementet för befattningshavare i statsdepartement m. m. och i polisreglementet utan även och särskilt till i tjänstereglementet för Stockholms stad förekommande bestämmelser.

Av länsstyrelserna förklarar sig länsstyrelsen i *Östergötlands län* anse det mindre lämpligt, att ifrågavarande verksamhet bedrives av tjänstemän, som i tjänsten på ett eller annat sätt kunna få befattning med trafikärenden, och tillstyrker därför utfärdande av föreskrifter i den riktning framställningen åsyftar.

Länsstyrelsen i *Skaraborgs län* förklarar sig intet hava att erinra mot bifall till framställningen, därest behov av de ifrågasatta förbuden skulle hava yppat sig annorstädes och gällande föreskrifter icke kunna anses tillfyllest. En av länsstyrelsen verkställd utredning har emellertid givit vid handen, att för länets vidkommande något sådant behov icke föreligger, särskilt som länsstyrelsen genom ett cirkulär den 19 oktober 1929 erinrat samtliga landsfiskaler och polis-kommissarier i länet om det olämpliga uti att befattningshavare, i vilkas åliggande ingår att utöva tillsyn eller kontroll å efterlevnaden av föreskrifterna i lagen om trafikförsäkring, innehava uppdrag såsom agent eller därmed jämförligt ombud för trafikförsäkringsbolag.

Samtliga övriga i ärendet hörda länsstyrelser, nämligen i *Stockholms, Malmöhus, Göteborgs och Bohus* samt *Västernorrlands län* hava hemställt, att framställningen icke måtte föranleda åtgärd. Till stöd härför åberopas i huvudsak, att några missförhållanden av den beskaffenhet, som i förbundets framställning påtalats, vid verkställd undersökning icke kunnat konstateras, att för varje fall redan gällande bestämmelser torde vara tillräckliga för att förebygga uppkomsten av sådana, samt att det slag av verksamhet, varom här är fråga, icke kan anses intaga någon särställning gentemot spörsmålet om bisysslors förenlighet eller oförenlighet med tjänsten, varför det ej torde böra ifrågakomma att annat än i ett mera vidsträckt sammanhang, såsom t. ex. vid lönereglering för vederbörande befattningshavare, utfärda förbud av det i framställningen föreslagna innehåll.

Såsom av det tillgängliga materialet framgår, konstaterades genom statsrevisorernas undersökning, som emellertid icke sträckte sig längre än till länsstyrelserna, att i åtminstone fem länsstyrelser de tjänstemän, som där utövat officiell eller privat kommissionärsverksamhet, samtidigt haft att å tjänstens vägnar till föredragning bereda av dem mottagna ansökningar

rörande tillstånd till bedrivande av yrkesmässig automobiltrafik eller eljest därmed sammanhängande frågor. Så vitt angår andra sådana tjänstemän än länsstyrelsernas, varom i detta sammanhang är fråga, såsom t. ex. landsfiskaler, polismän i stad och på landet, tjänstemän i magistraterna m. fl., är någon fullständig undersökning icke gjord. De stickprov, som innefattas i de redogörelser, som av vissa länsstyrelser överlämnats i samband med deras ovan omförmälda yttranden, tyda dock på att man, vad sistnämnda grupp av tjänstemän angår, har att räkna med att uppdrag av förevarande slag förekomma i icke oväsentlig omfattning, åtminstone så vitt under länsstyrelserna lydande tjänstemän angår. Närmare framgår detta av följande sammanställning.

Antal under vissa länsstyrelser lydande tjänstemän, som år 1933 innehaft agentur för bilförsäkring eller tjänst vid trafikföretag.

L ä n	Antal befattningshavare som innehaft	
	agentur för bilförsäkring	tjänst vid automobiltrafikföretag
Stockholms	Ett jämförelsevis stort antal landsfiskaler, stadsfiskaler, poliskommissarier och polismän	Två extra fjärdingsmän innehava själva rättighet till yrkesmässig godstrafik och en extra fjärdingsman är anställd hos sin moder, vilken innehar tillstånd till yrkesmässig trafik
Östergötlands	En del av polismyndigheterna i länets städer samt vissa landsfiskaler	—
Malmöhus	Ätta landsfiskaler, tre poliskommissarier, en överkonstapel, tio konstuplar och fyrtio-två fjärdingsmän	Två icke ordinarie fjärdingsmän innehava tillstånd att idka läns- trafik och en icke ordinarie fjärdingsman plägar vid förfall för en ordinarie förare tjänstgöra såsom förare i en viss linjetrafik
Göteborgs och Bohus	En del landsfiskaler och polismän	—
Skaraborgs	Endast i undantagsfall torde förekomma, att landsfiskaler eller dem underordnade befattningshavare fungera som ombud för försäkringsbolag	—
Västernorrlands . . .	En stadsfiskal samt elva polismän	—

Även om det icke kan påvisas, att vederbörandes ställningstagande i frågor av förevarande slag påverkats av nämnda förhållande — något varom uppenbarligen över huvud bevisning knappast kan åvägabringas — framstår det enligt vår mening som principiellt oriktigt, att vederbörande genom förening av dylika uppdrag med sin tjänst utsätta sig själva för och hos de rättssökande kunna framkalla misstanke, att de i utövningen av sina tjänsteåligganden icke stå fullkomligt fria från obehöriga inflytanden. Att gällande bestämmelser icke äro tillräckliga för att förebygga uppkomsten av ett sådant förhållande, synes tydligt nog framgå redan genom konstaterande av dess existens; och dessutom torde vara att märka, att de bestämmelser, som för närvarande gälla på detta område, icke inbegripa sådana i detta sammanhang betydelsefulla befattningshavare som lands- och stadsfiskaler eller tjänstemän hos magistrat. Under dessa förhållanden anse vi icke allenast behovet av åtgärder i nu förevarande syfte utan även otillräckligheten av på området för närvarande gällande bestämmelser konstaterat. Att, på sätt i vissa avstyrkande yttranden ifrågasatts, uppskjuta meddelandet av bestämmelser i ämnet till ett annat sammanhang, såsom t. ex. till en lönereglering för vederbörande befattningshavare, är ej heller enligt vår mening motiverat. De bestämmelser, som för nu ifrågavarande ändamål taryas, böra gälla samtliga de befattningshavare, som hava att taga befattning med ärenden av nu ifrågavarande slag. Dessa befattningshavare äro fördelade på så skilda områden, att de icke kunna tänkas omfattade av någon gemensam lönereglering. Även om en lönereglering för t. ex. landsstatens tjänstemän ansåges böra avbidas, skulle efter dess genomförande frågan om meddelande av bestämmelser för andra grupper av sådana befattningshavare, varom nu är fråga, fortfarande vara aktuell; men å andra sidan skulle sannolikt vid en dylik lönereglering hinder möta att giva de bestämmelser, som då komme till stånd i förevarande syfte, sådan räckvidd, att de komme att omfatta samtliga de förhållanden, som man i detta sammanhang önskar inbegripa under bestämmelser i ämnet.

Dessa synpunkter ligga till grund för det förslag, som vi under § 51 utformat och vars detaljer icke torde kräva närmare motivering.

§ 52.

Besvärsrätt och tid för ikraftträdande av vissa beslut enligt denna förordning. I samband med de år 1933 vidtagna ändringarna av motorfordonsförordningen infördes i § 55 en bestämmelse, enligt vilken beslut om tillstånd till yrkesmässig trafik skall — i olikhet med vad som gäller beträffande andra beslut enligt samma förordning — bliva gällande först sedan det vunnit laga kraft. I samband därmed har även föreskrivits, att beslut, varigenom tillstånd till yrkesmässig trafik meddelats, skall anses hava kommit klaganden till del den dag, då beslutet tillkännagivits genom anslag i

länsstyrelsens eller polismyndighetens lokal. Sådant tillkännagivande bör enligt samma stadgande ske inom åtta dagar från beslutets dag.

Anledningen till införandet av förevarande bestämmelse var, på sätt framgår av prop. 193 till 1933 års riksdag, det av svenska järnvägsföreningen påpekade förhållandet, att en sökande av trafiktillstånd, vilken fått sin ansökan beviljad, tidigare kunde omedelbart gå i författning om att börja den trafik, till vilken han erhållit tillstånd. Om han därvid, såsom icke kunde förtänkas honom, genast träffade anstalter därför genom anskaffande av erforderliga bilar, anställande av personal o. s. v., kunde uppstå ett läge, som gjorde, att det vid prövning av besvär över ett beslut, varigenom trafiktillstånd beviljats, befundes möta stora svårigheter eller betänkligheter att upphäva ett dylikt beslut, även om skäl därtill eljest skulle anses föreligga. Den besvärsprövande myndigheten komme icke att känna sig så fri och obunden, som önskligt skulle vara. Föredragande departementschefen erinrade i detta sammanhang, att det icke kunde vara lämpligt med ett besvärsförfarande, som stode till buds under, praktiskt taget, obegränsad tid.

De skäl, som sålunda förelegat för meddelande av nämnda bestämmelser beträffande besvärsförfarandet, då trafiktillstånd beviljats, gälla enligt vår mening jämväl för fall, då tillstånd till bedrivande av uthyrningsrörelse eller trafikförmedling meddelats jämlikt §§ 39 och 40. Samma bestämmelser torde emellertid böra gälla även ifråga om beslut, som innefatta tillstånd till åtgärd, varom i § 14 förmäles, d. v. s. till ökning i det antal automobiler, med vilket allmän trafik må av utöware av sådan trafik bedrivas, eller om insättande av släpvagn i sådan trafik eller om sådant utbyte av automobil eller släpvagn, som medför ökning med mera än 20 % av den största last eller det högsta antal personer, som må befordras med fordon, vilket användes för trafikens bedrivande. På sätt i motiven till nämnda § anförts, kan nämligen ett tillstånd av sistnämnda slag vara av samma betydelse som ett trafiktillstånd. I en inom kommunikationsdepartementet upprättad promemoria, som i detta sammanhang ställts till vårt förfogande, har framhållits, att jämväl i frågor om godkännande av automobil för yrkesmässig trafik samma olägenheter, som tidigare föranlett införandet av förut omförmälda bestämmelser beträffande trafiktillstånd, gjort sig gällande. Beslut om utbyte av bil mot större hava sålunda i rätt stor utsträckning överklagats av järnvägsföretag, varvid besvären i vissa fall haft framgång hos Kungl. Maj:t. Emellertid hade i det fall, som föranlett promemorian, besvären inkommit nära fem månader sedan överklagade beslutet om utbytet meddelades och sedan alltså den nya bilen länge varit i trafik. På grund härav framhålles i promemorian såsom önskvärt, att jämväl frågan om åtgärd i nu förevarande syfte tages under överbägande.

Utöver vad nu anförts, innefattar § 52 i förhållande till nu gällande 55 §

i motorfordonsförordningen i huvudsak endast den ändring, att jämväl vägtrafikmyndigheten upptagits bland de myndigheter, över vilkas beslut besvär enligt förevarande förordning må anföras. Särskild motivering av dess innehåll i övrigt torde därför icke erfordras.

§ 53.

Undantags- och tillämpningsbestämmelser. I nu gällande motorfordonsförordning äro under 56 § stadganden meddelade om vissa undantag från förordningens tillämplighetsområde. I sådant avseende föreskrives i första stycket undantag för motorfordon och släpvagnar, som tillverkats för särskilda militära ändamål och tillhöra staten, ävensom för motorredskap och traktortåg, som brukas av krigsmakten, samt slutligen även beträffande motorfordon, som användas uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område. Denna bestämmelse, som närmast avser fordonens tekniska beskaffenhet, är icke i detta sammanhang aktuell och torde därför icke behöva någon motsvarighet i nu föreliggande förslag. Erinras må dessutom, att det i omförmälda stadgande närmast är fråga om fordon, som användas för krigsmaktens eller vederbörande företags eget behov och sålunda icke stå till allmänhetens förfogande, varför de även av denna anledning falla utanför de bestämmelser, som innehållas i nu förevarande förslag.

I andra stycket av omförmälda 56 § föreskrives, att, därest beträffande vissa andra motorfordon eller motorredskap undantag i särskilt hänseende från motorfordonsförordningen visas vara påkallat, bestämmelser meddelas härom av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar. Sistnämnda stadgande har föranlett bland annat kungl. brev angående undantag i vissa hänseenden från motorfordonsförordningen beträffande av järnvägsstyrelsen eller generalpoststyrelsen driven automobilinjetrafik m. m. (Svensk författningssamling nr 363 och 364/1930). Vi ha ej ansett, att en motsvarande bestämmelse i detta sammanhang kan undvaras, om än alldeles särskilda skäl böra föreligga för att Kungl. Maj:t skall finna anledning att rubba den enhetlighet, som författningen avser att åstadkomma.

Vid sidan av de i förevarande förordning innehållna bestämmelserna av mera allmän beskaffenhet äro redan i förordningen på sina håll särskilda tillämpningsbestämmelser förutsatta och jämväl i övrigt böra sådana enligt vår uppfattning i åtskilliga ämnen utfärdas. Meddelandet av dylika tillämpningsbestämmelser torde böra ankomma på Kungl. Maj:t. En erinran härom har inlutit i sista stycket av förevarande §.

Övergångsbestämmelser.

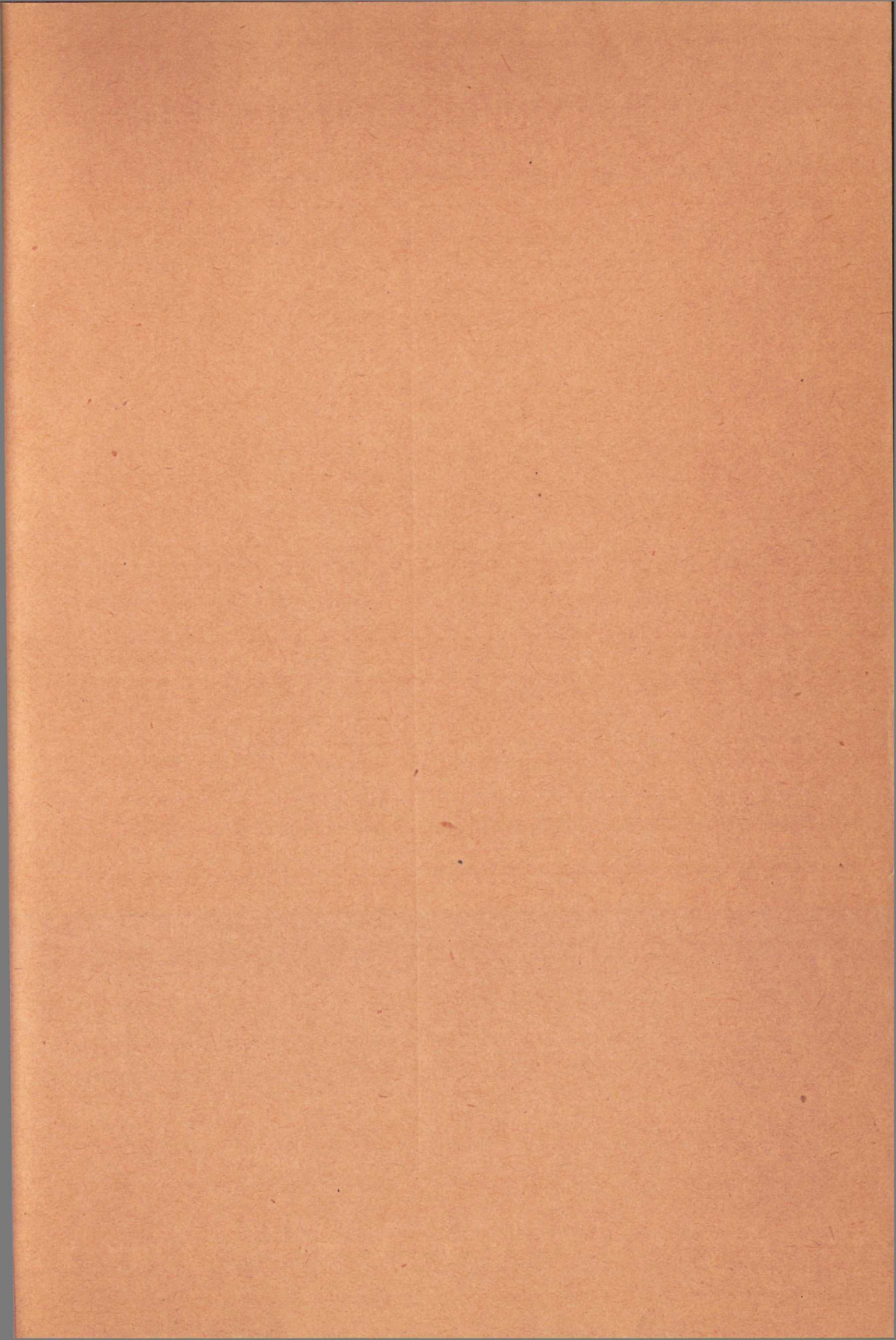
Såsom redan tidigare framhållits, torde svårigheter vid övergången till ett trafiksystem av ovan förordad beskaffenhet komma att göra sig gällande särskilt vid början av och närmast före övergången till systemets tillämpning, då det gäller att utan föregående erfarenhet uppbygga den organisation, som skall ombesörja fjärrtrafiken. En tillräckligt lång övergångstid, som möjliggör, att övergången kan ske utan onödiga slitningar och på samma gång inrättande av en redan från början effektiv fjärrtrafikorganisation, bör på grund härav medgivas.

Så vitt *persontrafiken* angår, kommer emellertid, vare sig fråga är om beställnings- eller linjetrafik, övergången till det nya systemet att för de trafikutövare, som då bedriva sin rörelse, bliva föga kännbar. I stort sett undergå nämligen de bestämmelser, som reglera sådan trafiks bedrivande, knappast några ändringar av större betydelse. Däremot kommer vid sökande av nya trafiktillstånd eller vid sökande av tillstånd till sådan utvidgning av en förut driven rörelse, som innefattas i tillstånd till insättande av ytterligare antal automobiler eller av mera avsevärd ökning av förut befintligt fordonsbestånds kapacitet, en förändring av förut gällande regler att bliva märkbar därigenom att handläggningen av dylika frågor, även så vitt angår städerna — dock med undantag för de största sådana — överflyttas på länsstyrelserna. Reglementen och taxor för den med stationsort i städerna drivna persontrafiken komma dock liksom förut att upprättas och fastställas uti den i §§ 23 och 29 ordningsstadgan för rikets städer stadgade ordning.

För trafikutövare, som vid meddelandet av de nya bestämmelserna äga tillstånd till bedrivande av *godstrafik* i stads- eller länstrafik torde åter utvecklingen i huvudsak bliva följande. Envar sådan trafikutövare äger efter bestämmelsernas ikraftträdande att utan särskilt nytt tillstånd bedriva sin förutvarande rörelse såsom närgodstrafik med stationsort på plats, som för detta ändamål tidigare anvisats. Emellertid böra dylika trafikutövare åläggas skyldighet att, därest de önska fortsätta sin rörelse, inom viss tid anmäla detta till vederbörande länsstyrelse för fastställande av närtrafikområdets storlek. Tillstånd till linjetrafik för godsbefordran, som enligt äldre rätt meddelats, kommer jämväl efter de nya bestämmelsernas ikraftträdande att fortfarande gälla, dock att, därest dylikt tillstånd avser trafik, som enligt de nya bestämmelserna är att hänföra till fjärrgodslinjetrafik, detsamma skall, såframt innehavaren vill såsom utövare av närgodslinjetrafik fortsätta sin rörelse, anmälas till myndighet, som meddelat detsamma, för bestämmande av den jämkning ifråga om linjens längd, som må befinnas erforderlig.

Särskilda åtgärder från det allmännas sida erfordras för att möjliggöra organiserandet av fjärrtrafikföretagen. För detta ändamål torde den tillståndsbeviljande myndigheten, vägtrafikmyndigheten, som för utförande av på densamma ankommande uppgifter torde böra träda i verksamhet i god tid före ikraftträdandet av de bestämmelser, som skola reglera trafikens bedrivande, tillkännagiva viss tid, inom vilken ansökningar om tillstånd till fjärrtrafik böra ingivas. Vägtrafikmyndigheten antager i sinom tid lämpligt företag till fjärrtrafikutövare för varje av Kungl. Maj:t bestämt fjärrtrafikområde. I samband därmed fastställer myndigheten, eventuellt på grundval av bestämmelser, som av Kungl. Maj:t för ändamålet meddelats, villkor och bestämmelser för utövandet av dylik trafik. Dessa bestämmelser komma bland annat att innebära förpliktelse för fjärrtrafikföretagen att i första hand, så vitt lämpligen kan ske, för fjärrtrafikens bedrivande anlita trafikutövare, som före den 1 januari 1936 erhållit tillstånd till bedrivande av yrkesmässig trafik, ävensom att taga i anspråk av dem för sådan trafik vid nämnda tidpunkt använda, i vederbörlig ordning godkända lastautomobiler inom fjärrtrafikområdet. Fjärrtrafikföretagen torde på grund härav utfärda erbjudande till dylika trafikutövare att i erforderlig utsträckning träda i deras tjänst samt med dem sluta sådant avtal om fast eller tillfällig anställning, som möjliggör fjärrtrafikens bedrivande enligt fastställda bestämmelser.

För att dessa organisationsarbeten skola kunna medhinnas före det nya systemets ikraftträdande och för att jämväl erforderliga tillämpningsbestämmelser skola kunna av Kungl. Maj:t meddelas, bör enligt vår mening tidpunkten för den nya ordningens tillämpning tidigast bliva den 1 juli 1937.



Statens offentliga utredningar 1935

Systematisk förteckning

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

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande med förslag ang. åtgärder mot statsfientlig verksamhet. [8]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Förslag till ändrade bestämmelser rörande allmänna handlingars offentlighet. [5]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Socialpolitik.

Betänkande med förslag rörande lån och årliga bidrag av statsmedel för främjande av bostadsförsörjning för mindre bemedlade barnrika familjer jämte därtill hörande utredningar. [2]

Kortfattad framställning av organisationssakkunnigas betänkande med utredning och förslag rörande den samhälleliga hjälpverksamhetens organisation m. m. [8]

Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Åtgärder mot arbetslöshet. [6]

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Betänkande med förslag ang. åtgärder för spannmålsodlingens stödjande. [1]

Promemoria ang. tillsynen över fastighetsregistreringen och fastighetsbildningen. [4]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag till omorganisation av den högre skogsundervisningen. [9]

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägräsendet. Del 2. Broar. [7]

Betänkande med förslag till förordning ang. allmän automobiltrafik. [12]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Utredning och förslag ang. rundradion i Sverige. [10]
Betänkande med utredning och förslag ang. inrättande av en statsvetenskaplig examen. [11]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.