



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1938:59
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG
TILL
FÖRORDNING
ANGÅENDE
YRKESMÄSSIG BILTRAFIK
M. M.
AVGIVET AV
1936 ÅRS TRAFIKUTREDNING

S T O C K H O L M

1 9 3 8

Statens offentliga utredningar 1938

Kronologisk förteckning

1. Betänkande angående omorganisation av polisskolan i Stockholm m. m. Idun. (4), 107 s. **S.**
2. Förslag till revision av den svenska kyrkohandboken. Av E. Eidem. Uppsala, Almqvist & Wiksell. vij, 808 s. **E.**
3. Byggnadsindustrin i Sverige. 2. Arbetsgivares och löntagares inkomster. Idun. vij, 198 s. **S.**
4. Byggnadsindustrin i Sverige. 3. Arbetslöshetens omfattning och växlingar. Idun. vij, 202 s. **S.**
5. Betänkande med utredning och förslag rörande produktions- och avsättningsförhållandena inom trädgårdsnärningen. Marcus. 314 s. **Jo.**
6. Betänkande i näringsfrågan. Marcus. 173, 251* s. **S.**
7. Betänkande angående barnbeklädnadsbidrag m. m. Marcus. 133, 18* s. **S.**
8. 1936 års yrkesskolsakkunniga. Betänkande med förslag rörande omorganisation av vissa delar av tekniska skolan i Stockholm. Hæggeström. viij, 455 s. 2 bil. **E.**
9. Utlåtande rörande flottans fartygstyper m. m. Norstedt. 71 s. **Fö.**
10. Byggnadsindustrin i Sverige. 1. Allmän översikt, yttrandet och förslag. Idun. xvj, 741 s. **S.**
11. Riktlinjer för en lagstiftning om ägareförbehåll och avbetalningsköp. Av F. Schmidt. Norstedt. 64 s. **Ju.**
12. Undersökning av taxeringsutfallet beträffande jordbruksfastighet å landsbygden enligt beredningsnämndernas förslag vid 1938 års allmänna fastighetstaxering. Hæggeström. 89 s. **Fi.**
13. Betänkande angående förvärvsarbete hos kvinnors rättsliga ställning vid äktenskap och barnsörd. Marcus. 52 s. **S.**
14. Betänkande och förslag angående skolöverstyrelsens organisation. Hæggeström. ix, 396 s. **E.**
15. Betänkande angående »landsbygdens avfolkning». Marcus. 208, 89* s. **S.**
16. Betänkande och förslag angående verksamheten vid kungl. dramatiska teatern, dess förvaltning och ledning. Hæggeström. 78 s. **E.**
17. Betänkande med förslag till lotteriförordning m. m. Marcus. 70 s. **H.**
18. Betänkande med förslag till lag om frivillig pensionering av i enskild tjänst anställda m. m. Beckman. 121 s. **Ju.**
19. Yttrande med socioetiska synpunkter på befolkningsfrågan. Marcus. 52, 10* s. **S.**
20. Betänkande angående barnkrubbor och sommarkolonier m. m. Marcus. 76, (2), 16* s. **S.**
21. Arbetslöshetsräkningen den 31 augusti 1937. Del 1. Beckman. 254 s. **S.**
22. Betänkande med förslag till reformerad hyreslagstiftning. Norstedt. 278 s. **Ju.**
23. Betänkande med förslag till lag om enskilda vägar m. m. Beckman. 229 s. **K.**
24. Betänkande med vissa demografiska utredningar. Marcus. 290 s. **S.**
25. Betänkande med förslag till lag om villkorlig frigivning m. m. Norstedt. 77 s. **Ju.**
26. Betänkande med utredning och förslag angående centrala verkstadsskolor m. m. Idun. (2), 320 s. **E.**
27. Betänkande med förslag till trafikförsäkringslag jämte därmed sammanhängande författningar. Norstedt. 139 s. **Ju.**
28. 1936 års järnvägskommitté. Betänkande rörande åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. Norstedt. 276 s. **K.**
29. Betänkande med utredning och förslag angående intagning av elever i första klassen av de allmänna läroverken och med dem jämförliga läroanstalter. Idun. 216 s. **E.**
30. Betänkande jämte lagförslag angående lärlingsutbildningen inom hantverket och den mindre industrien. Idun. 159 s. **H.**
31. Försöksutredning beträffande omfattningen av yrkesmässig godstrafik med automobil eller släpvagn under år 1937. Beckman. 211 s. **K.**
32. Betänkande med utredning och förslag angående begynnelsepråket i realskolan. Hæggeström. 228 s. **L.**
33. Betänkande och förslag rörande den andliga vården inom försvarsväsendet. Beckman. 95 s. **Fö.**
34. Den statliga egnahemsverksamheten. Marcus. vij, 6 s. **Jo.**
35. Betänkande och förslag angående utsträckning av de årliga lästiden vid folkskolan m. m. Idun. 102 s. **E.**
36. Betänkande med förslag rörande djurskyddslagstiftning. Marcus. 154 s. **Ju.**
37. Normalbestämmelser för järnkonstruktioner till byggnadsverk (järnbestämmelser). Tredje omarbetade utgåvan. Beckman. 83 s. **K.**
38. Betänkande med förslag till ändringar i arrendelagsstiftningen. Marcus. 492 s. **Jo.**
39. Betänkande med förslag till statliga åtgärder för stödjande av privatlydningens utveckling i Sverige. Beckman. 107 s. **K.**
40. Betänkande med utredning och förslag rörande statliga bidrag till anordnande av bostäder åt äldre och änkor i s. k. pensionärshem. Idun. 98 s. **S.**
41. 1936 års uppborrdskommitté. Betänkande med förslag till omorganisation av uppborrdsväsendet och folkbokföringen m. m. Del 2. Folkbokföringen. Marcus. v, 400 s. **Fi.**
42. Betänkande med utredning och förslag angående åtgärder till den svenska exportnäringens främjande. Idun. 119 s. **H.**
43. Processlagberedningens förslag till rättegångsbalk. Lagtext. Norstedt. viij, 150 s. **Ju.**
44. Processlagberedningens förslag till rättegångsbalk. Motiv m. m. Norstedt. 619 s. **Ju.**
45. Betänkande med förslag angående reglering av straffbebyggelsen m. m. Beckman. 66 s. **S.**
46. 1936 års uppborrdskommitté. Betänkande med förslag till omorganisation av uppborrdsväsendet och folkbokföringen m. m. Del 1. Uppborrdsväsendet. Marcus. v, 400 s. **Fi.**
47. Betänkande angående gift kvinnors förvärvsarbete m. m. Marcus. 496 s. **Fi.**
48. 1936 års uppborrdskommitté. Betänkande med förslag till omorganisation av uppborrdsväsendet och folkbokföringen m. m. Del 3. Omorganisation och kostnader. Marcus. iv, 164 s. **Fi.**
49. 1936 års yrkesskolsakkunniga. Betänkande med förslag angående utbildningen av lärare i teckning och i slöjd samt för yrkesundervisningen. Hæggeström. viij, 216 s. **L.**
50. Betänkande angående utbildningen av lärare vid de allmänna läroverken och med dem jämförliga läroanstalter. Idun. 381 s. **E.**
51. Uppborrd- och folkbokföringsreformen. Marcus. 34 s. **Fi.**
52. 1936 års lönekommitté. Betänkande med förslag till civilt icke-ordinariereglemente. Norstedt. 92 s. **Fi.**
53. Utredning rörande skogsnärningens ekonomiska läge med förslag till åtgärder för höjande av näringens bärförmåga. 1. Förberedande undersökningar och uttalanden. (1936 års skogsutredningens betänkande nr 1.) Idun. 115 s. **Ju.**
54. Betänkande med utredning och förslag angående överstyrelse för yrkesutbildning. Idun. 153 s. **E.**
55. 1936 års lönekommitté. Betänkande med förslag till militärt avlösningsreglemente. Idun. 489 s. **Fi.**
56. Betänkande med förslag till lag om förhandlingsriktlinjer för kommunala tjänstemän. Norstedt. 86 s. **S.**
57. Slutbetänkande avgivet av befolkningskommissionen. Marcus. 157 s. **S.**
58. Utredning rörande skogsnärningens ekonomiska läge med förslag till åtgärder för höjande av näringens bärförmåga. 2. Åtgärder för främjande av en ändamålsenlig virkesproduktion. (1936 års skogsutredningens betänkande nr 2.) Idun. 413 s. **Jo.**
59. Betänkande med förslag till förordning angående yrkesmässig biltrafik m. m. Hæggeström. vj, 385 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.** = eklelesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 8 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 9) utgivas utredningarna i omlag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1938: 59
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG
TILL
FÖRORDNING
ANGÅENDE
YRKESMÄSSIG BILTRAFIK
M. M.
AVGIVET AV
1936 ÅRS TRAFIKUTREDNING

STOCKHOLM 1939

IVAR HEGGSTRÖMS BOKTRYCKERI A.B.

384618



STATE OF NEW YORK
IN SENATE



REPORT OF THE

COMMISSIONERS OF THE

LAND OFFICE

FOR THE YEAR 1887

ALBANY: PUBLISHED BY THE STATE PRINTING OFFICE, 1887.



I N N E H Å L L

	Sid.
Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. kommunikationsdepartementet	1
Förteckning över remisser och skrivelser till 1936 års trafikutredning	3

**Förslag till förordning angående yrkesmässig
biltrafik m. m.**

Begreppet yrkesmässig trafik § 1	6
Om uppsikt över den yrkesmässiga trafiken § 2	6
Beteckningar för olika slag av yrkesmässig trafik m. m. §§ 3—5	7
Om ansökningsförfarandet §§ 6—11	8
Om trafiktillstånds meddelande m. m. §§ 12—15	10
Om trafikregister § 16	12
Om trafiktillstånds giltighetstid m. m. §§ 17—20	12
Om vissa med trafiktillstånd förenade rättigheter och skyldigheter §§ 21—24	13
Om bilar i yrkesmässig trafik m. m. §§ 25—26	15
Om förare av bil i yrkesmässig trafik §§ 27—28	16
Om taxa i yrkesmässig trafik § 29	18
Om statistiska uppgifter m. m. §§ 30—31	19
Om uthyrningsrörelse § 32	19
Om förmedling av godstransporter § 33	21
Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad §§ 34—40	23
Särskilda föreskrifter §§ 41—46	25
Övergångsbestämmelser	27

Statistisk översikt.

Biltrafiken	28
Motorfordonsbeståndets utveckling	28
Yrkesmässig godstrafik med bil eller släpvagn	29
Den yrkesmässiga persontrafiken	35
Järnvägstrafiken	36
Den inrikes sjöfarten	36

Inledning.

Gällande lagstiftning om yrkesmässig biltrafik	40
1932 års riksdag	41
1932 års trafikutredning	43
Yttranden över 1932 års utrednings förslag	45
1936 års trafiksakkunniga m. m.	51
Propositionen nr 161 till 1936 års riksdag	54
1936 års riksdag	55
Fortsatt utredningsarbete	60
Rationalisering av järnvägsväsendet	60
Utredning angående den yrkesmässiga biltrafiken	62
Revision av bilbeskattningen	63
Revision av statens järnvägars godstaxa m. m.	63

1936 års trafikutrednings allmänna motivering... 66

Sammanfattning av 1936 års trafikutrednings förslag	78
---	----

Speciell motivering.

<i>Författningens benämning</i>	84
<i>Begreppet yrkesmässig trafik § 1</i>	85
Begreppets närmare innebörd. Ifrågasatta undantag för vissa transporter, som utföras av myndighet eller för att tillgodose ordnings-, säkerhets- eller hälsovårdsintressen s. 85. — Fråga om vissa kompletterande bestämmelser för bestämning av begreppet yrkesmässig trafik s. 96. — Särskilda bestämmelser angående transport av mjölk, slaktdjur, färsk fisk, skogsprodukter m. m. s. 99.	
<i>Om uppsikt över den yrkesmässiga trafiken § 2</i>	110
Länsstyrelserna s. 110. — Angående inrättandet av en central myndighet s. 111.	
<i>Beteckningar för olika slag av yrkesmässig trafik m. m. §§ 3—5</i>	122
Linjetrafik s. 122. — Tillståndsgivande myndigheter m. m. s. 135. — Rätt att i yrkesmässig trafik för personbefordran transportera gods s. 140. — Rätt att i yrkesmässig trafik med lastbil befordra personer s. 143.	
<i>Om ansökningsförfarandet §§ 6—11</i>	147
Ansökans innehåll	147
Handläggning av ärenden angående linjetrafik	151
Städers yttranderätt i vissa frågor angående omnibustrafik s. 152. — För- enklad handläggning av vissa ärenden angående linjetrafik. Skolskjutsar m. m. s. 154.	
Handläggning av ärenden rörande beställningstrafik	155
Förenklad handläggning av vissa tillståndsärenden	156

<i>Om trafiktillståndets meddelande m. m. §§ 12—15</i>	161
Förutsättningar för tillstånd och tillståndets innehåll	161
Behovsprövning. Personliga kvalifikationer. Företrädesrätt för äldre trafikföretag s. 162. — Differentiering av trafiktillstånd. Reservtrafik s. 166. — Beslut om högsta tillåtna last och högsta antal passagerare vid meddelandet av trafiktillstånd s. 168. — Övriga frågor s. 174.	
Lokalområden (trafikområden) m. m.	175
Turlista för linjetrafik	184
Samtrafik angående varutransporter	187
Delgivning av beslut angående trafiktillstånd	190
<i>Om trafikregister § 16</i>	193
<i>Om trafiktillståndets giltighetstid m. m. §§ 17—20</i>	196
Giltighetstid	196
Överflyttning av trafiktillstånd; förhållandena vid tillståndshavares död och konkurs	198
Indragning av trafiktillstånd	218
<i>Om vissa med trafiktillstånd förenade rättigheter och skyldigheter §§ 21—24</i>	222
Beställningstrafik för personbefordran	222
Beställningstrafik för godsbefordran	225
Sammankoppling av transporter	234
Transportplikt	236
Befrämjande av sammanslutningar mellan vissa trafikutövare. Legalisering av beställningskontor	239
<i>Om bilar i yrkesmässig trafik m. m. §§ 25—26</i>	246
Godkännande av bil. Persontrafik med lastbil	246
Efterbesiktning m. m.	248
Förbandslåda	252
Taxameter och annan kontrollapparat	253
Särskild beteckning å bil i yrkesmässig trafik	254
<i>Om förare av bil i yrkesmässig trafik §§ 27—28</i>	259
Trafikkorts utfärdande, registrering och återkallelse m. m.	259
Normalt färgsinne s. 261. — Åtgärder för begränsning av tillströmningen till droskföraryrket s. 267.	
Förares arbetstid	274
<i>Om taxa i yrkesmässig trafik § 29</i>	287
<i>Anteckningar om arbetstid. Transporthandlingar. Driftsstatistik §§ 30—31</i>	296
<i>Om uthyrningsrörelse § 32</i>	304

	Sid.
<i>Om förmedling av godstransporter § 33</i>	321
<i>Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad §§ 34—40</i>	330
Anmälningsskyldighet för domstol	343
Fortsatt förseelse under tiden för åtal	344
Skyldighet för biltrafiknämnden, länsstyrelse och polismyndighet att göra vissa framställningar m. m.	346
<i>Särskilda föreskrifter §§ 41—46</i>	347
Definitioner	347
Förbud för vissa befattningshavare att driva viss verksamhet m. m.	348
Tid för ikraftträdande av beslut enligt förordningen	349
Undantags- och tillämpningsbestämmelser	353
<i>Övergångsbestämmelser</i>	355
Utländsk lagstiftning	
Finland	358
Tyskland	360

Bilaga.

Propositionen nr 161 till 1936 års riksdag med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil	366
--	-----

Till

*Herr Statsrådet och Chefen för Kungl.
kommunikationsdepartementet.*

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndiganden den 5 september och den 9 oktober 1936 har statsrådet och chefen för Kungl. kommunikationsdepartementet den 19 september och den 10 oktober samma år tillkallat ledamoten av riksdagens andra kammare, numera landshövdingen *Ola Jeppsson*, Visby, ledamoten av riksdagens andra kammare, agronomen friherre *Arvid Louis Gerard De Geer*, Hanaskog, åkeriägaren *Carl Lindberg*, Varberg, ledamoten av riksdagens andra kammare, förste trafikinspektören vid statens järnvägar *Ragnar Lundqvist*, Rotebro, ledamoten av riksdagens andra kammare, ombudsmannen *Johan Albert Hermansson*, Norrköping, direktören *Percy Gustaf Valdemar Ternström*, Göteborg, direktören *Gösta Vilhelm Robert Wahlstedt*, Stockholm, trafikchefen *Hans Erik Verner Malmquist*, Nora, samt ombudsmannen *Johan Arvid Mårdh*, Stockholm, för att inom departementet biträda med utredning och avgiva förslag rörande erforderliga åtgärder för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga biltrafiken. Därjämte uppdrogs åt Jeppsson att i egenkap av ordförande leda utredningsarbetet och förordnades hovrättsassessor *Gunnar Danielson* att vara sekreterare åt de sakkunniga.

De sakkunniga, vilka antagit namnet *1936 års trafikutredning*, hava under fortgången av sitt arbete samrått med, bland andra, ett flertal representanter för olika grenar av den yrkesmässiga biltrafiken.

Sedan kommittén slutfört den anbefallda utredningen, får kommittén härmed vördsamt till Herr Statsrådet överlämna sitt betänkande.

Stockholm den 18 december 1938.

OLA JEPPSSON.

A. L. G. DE GEER
RAGNAR LUNDQVIST
GUSTAF TERNSTRÖM
HANS MALMQUIST

CARL LINDBERG
A. HERMANSSON
GÖSTA WAHLSTEDT
J. A. MÅRDH

G. Danielson.

**Förteckning över remisser och skrivelser till 1936 års trafik-
utredning, vilka torde få anses genom efterföljande
betänkande besvarade.**

- 1) Skrivelse den 26 oktober 1936 från Sveriges bilgodsspeditorers förening angående transportförmedling;
- 2) Skrivelse den 2 november 1936 från chefen för kommunikationsdepartementet med begäran om yttrande över en av järnvägsstyrelsen gjord framställning om en försöksutredning angående lastbilstrafiken;
- 3) Remiss den 6 november 1936 av överståthållarämbetets skrivelse den 22 november 1935 ang. godkännande av bilförare i viss yrkesmässig trafik (nr 3127/35);
- 4) Skrivelse den 6 november 1936 av Joh. A. Anderson i Halmstad ang. statens järnvägars taxepolitik;
- 5) Skrivelse den 4 januari 1937 från magistraten i Sigtuna ang. anmälan om förare i yrkesmässig trafik;
- 6) Skrivelse den 13 februari 1937 från Svenska byggnadsentreprenörföreningen ang. villkorliga tillstånd till yrkesmässig trafik;
- 7) Remiss den 14 april 1937 av skrivelse den 6 april 1937 från Sveriges trafikbilägares riksförbund ang. indragning av vissa trafik tillstånd m. m. (nr 913/37);
- 8) Skrivelse den 23 april 1937 från Sveriges skogsägareförbund ang. virkestransporter;
- 9) Skrivelse den 12 juli 1937 från länsstyrelsen i Östergötlands län ang. uthyrningsrörelsen;
- 10) Remiss den 7 augusti 1937 av skrivelse den 4 augusti 1937 från H. E. Ström i Göteborg ang. uthyrningsrörelsen (nr 2224/37);
- 11) Skrivelse den 19 augusti 1937 från Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund ang. trafikapparatus överdimensionering m. m.;
- 12) Skrivelse den 9 september 1937 från Sveriges trafikbilägares riksförbund m. fl. ang. trafikområden för drosktrafiken;
- 13) Skrivelse den 9 september 1937 från Sveriges trafikbilägares riksförbund m. fl. ang. arvsrätt till trafik tillstånd m. m.;
- 14) Skrivelse den 9 september 1937 från Sveriges trafikbilägares riksförbund m. fl. ang. uthyrningsrörelsen;
- 15) Skrivelse den 10 september 1937 från A. Z. Sellbergs åkeriaktiebolag m. fl. ang. reservtrafiken;
- 16) Skrivelse i september 1937 från åkeriägaren Joh. Ehlin i Gävle ang. bilfraktföreningar m. m.;
- 17) Remiss den 28 september 1937 av skrivelse den 5 juli 1937 från Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund ang. trafikens uppdelning efter distans (nr 1885/37);

- 18) Skrivelse den 30 september 1937 från Östergötlands läns trafikbilägareförening m. fl. ang. begreppet yrkesmässig trafik;
- 19) Skrivelse den 2 oktober 1937 från Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund i anledning av Ehrlins framställning (se nr 16);
- 20) Skrivelse den 4 oktober 1937 från Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund m. fl. ang. orderkontor m. m.;
- 21) Skrivelse den 9 oktober 1937 från chefen för kommunikationsdepartementet med överlämnande av vissa inhämtade uppgifter rörande lastbilar i yrkesmässig trafik med viss större lastförmåga (nr 2889/37);
- 22) Skrivelse den 15 oktober 1937 från Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund m. fl. ang. tillståndsgivande myndigheter m. m.;
- 23) Skrivelse den 22 oktober 1937 från Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund m. fl. ang. åtgärder för tillgodoseende av tillfälliga trafikbehov;
- 24) Skrivelse den 22 oktober 1937 från Sveriges trafikbilägares riksförbund m. fl. ang. maskerad yrkesmässig trafik;
- 25) Skrivelse den 22 oktober 1937 från Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund m. fl. ang. skärpt straff för olaga trafik m. m.;
- 26) Skrivelse den 22 oktober 1937 från Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund m. fl. ang. trafikboken;
- 27) Skrivelse den 22 oktober 1937 från Sveriges trafikbilägares riksförbund m. fl. ang. fasta taxor för drosktrafik;
- 28) Skrivelse den 22 oktober 1937 från Sveriges trafikbilägares riksförbund m. fl. ang. taxameter;
- 29) Skrivelse den 25 oktober 1937 från Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund m. fl. ang. begreppet linjetrafik för godsbefordran;
- 30) Skrivelse den 25 oktober 1937 från Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund m. fl. ang. undantaget för mjölktransporter m. m.;
- 31) Skrivelse den 26 oktober 1937 från Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund med instämmande i den ovan under nr 13 redovisade framställningen;
- 32) Skrivelse den 28 oktober 1937 från Sveriges bilgodsspeditorers förening ang. transportförmedling m. m.;
- 33) Remiss den 29 oktober 1937 av skrivelse den 23 september 1937 från länsstyrelsen i Stockholms län ang. medgivande, att trafiktillstånd får omedelbart begagnas (nr 3054/37);
- 34) Skrivelse den 18 december 1937 från länsstyrelsen i Östergötlands län ang. medgivande, att tillstånd må omedelbart begagnas, m. m.;
- 35) Skrivelse den 22 december 1937 från länsstyrelsen i Östergötlands län ang. uthyrningsrörelsen;
- 36) Remiss den 3 januari 1938 av skrivelse den 27 december 1937 från länsstyrelsen i Stockholms län ang. skyldighet att underrätta besiktningsman om vissa beslut (nr 3941/37);
- 37) Skrivelse den 10 januari 1938 från Svenska transportarbetareförbundet ang. bilförarens arbetstid m. m.;
- 38) Skrivelse den 8 februari 1938 från Sveriges droskbilägares riksförbund m. fl. ang. godkännande av bil för yrkesmässig trafik;

39) Remiss den 8 mars 1938 av skrivelse den 21 februari 1938 från Sveriges bilgodstransportörers riksförbund ang. bestämmande av högsta tillåtna last för bil i yrkesmässig trafik m. m. (nr 678/38);

40 och 41) Skrivelser den 20 april och den 6 maj 1938 från länsstyrelsen i Östergötlands län ang. uthyrningsrörelsen;

42) Skrivelse den 30 juni 1938 från 1938 års järnvägstaxekommitté ang. statistiska uppgifter rörande de yrkesmässiga lastbilstransporternas omfattning och art;

43) Skrivelse den 30 juni 1938 från Sveriges bilgodstransportörers riksförbund ang. när- och fjärrtrafik m. m.;

44) Skrivelse den 3 augusti 1938 från trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle, Bergslagens järnvägsaktiebolag & Co. ang. kombinerad järnvägs- och biltrafik m. m.;

45) Remiss den 22 augusti 1938 av skrivelse den 8 december 1937 från Svenska transportarbetareförbundet ang. föräres arbetstid (nr 3680/37);

46) Skrivelse den 23 augusti 1938 från Svenska droskbilägareförbundet ang. rättsförhållandena vid tillståndshavares död m. m.;

47) Skrivelse den 26 augusti 1938 från Svenska lasttrafikbilägareförbundet ang. åkerinäringens ekonomiska organisation;

48) Skrivelse den 3 september 1938 från Svenska lasttrafikbilägareförbundet ang. lokaltrafik utom stationsort;

49) Skrivelse den 6 september 1938 från A.-B. Svenska godsbilcentraler m. fl. ang. transportförmedling m. m.;

50) Skrivelse den 14 september 1938 från Stockholms automobilförarefackförening ang. förhållandena vid droskägares död;

51) Skrivelse den 15 september 1938 från Svenska droskbilägareförbundet m. fl. ang. förhållandena vid droskägares död;

52) Skrivelse den 16 november 1938 från åkeriägaren E. Gabrielsson i Umeå m. fl. ang. linjetrafikbegreppet;

53) Skrivelse den 26 november 1938 från E. Gabrielsson i Umeå m. fl. ang. linjetrafikbegreppet.

Förslag till förordning angående yrkesmässig biltrafik m. m.

Häri genom förordnas som följer:

Begreppet yrkesmässig trafik.

§ 1.

Med *yrkesmässig trafik* förstås i denna förordning trafik, i vilken bil jämte förare tillhandahålles annan mot ersättning.

Från tillämpningen av denna förordning undantagas:

1) transporter med ambulansbil eller med bil, som användes för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall eller för brandväsendets räkning vid eldfara eller av polisman eller tullman i brådskande tjänsteutövning eller av läkare eller veterinär vid brådskande sjukdomsfall eller i andra därmed jämförliga trängande fall;

2) transporter uteslutande av mjölk och mjölkprodukter från mjölkproducent till mejeri, återförsäljare eller förbrukare samt från mejeri till mjölkproducent ävensom transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri.

För yrkesmässig trafik gäller, utöver eller i stället för bestämmelserna om annan biltrafik, vad i denna förordning nedan stadgas.

Om uppsikt över den yrkesmässiga trafiken.

§ 2.

Det ankommer på en central myndighet — *statens biltrafiknämnd* — samt länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken och främja en sund utveckling av densamma.

Biltrafiknämnden skall hava sitt säte i Stockholm och bestå av minst fem och högst sju ledamöter, vilka förordnas av Konungen för viss tid. Konungen utser en av ledamöterna till ordförande samt en till ställföreträdare för denne. För annan ledamot än ordförande förordnar Konungen ersättare.

Till ledamöter och ersättare skola utses personer med insikter eller erfarenheter i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- eller näringsintressen, som beröras av den yrkesmässiga trafiken. En av ledamöterna bör vara lagkunnig.

Ledamot och ersättare skola vara svenska medborgare och hava uppnått tjugufem års ålder. Ej må befattningen innehavas av den, som står under

förmynderskap eller som är i konkurstillstånd eller vars egendom, utan att vara avträdd till konkurs, förvaltas för borgenärernas räkning.

Har ledamot eller ersättare åtagit sig uppdraget, äger han ej bliva entledigad, med mindre särskilda omständigheter därtill föranleda. Avsägelse av uppdraget prövas av Konungen.

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

Närmare föreskrifter angående biltrafiknämndens verksamhet meddelas av Konungen.

Beteckningar för olika slag av yrkesmässig trafik m. m.

§ 3.

Med *linjetrafik* förstås i denna förordning regelbunden trafik å viss sträckning eller mellan vissa orter för samtidig befordran av flera personer, vilka oberoende av varandra anlita fordon i trafiken, eller för samtidig transport av gods för flera beställare.

Regelbunden trafik skall anses föreligga, när körning vanligen äger rum, i fråga om persontrafik å förut tillkännagivna eller eljest för allmänheten kända tider, dock minst en gång för kalendervecka, samt beträffande gods- trafik minst två gånger varje kalendervecka.

Vad sålunda är stadgat skall dock icke äga tillämpning å godstransporter uteslutande inom stad, såvitt ej biltrafiknämnden annorledes förordnat.

I fråga om trafik för godsbefordran uteslutande inom visst annat område än stad eller å viss vägsträcka äger biltrafiknämnden, därest förhållandena därtill föranleda, i erforderlig omfattning föreskriva högre grad av regelbundenhet för att linjetrafik skall anses föreligga eller eljest förordna, att vad om linjetrafik är stadgat icke skall äga tillämpning.

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

§ 4.

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

Trafiktillstånd erfordras ej endast för att igångsätta trafik utan även för ökning av det antal bilar, med vilket trafik må av tillståndshavare bedrivas, för insättande av släpfordon i trafik, för utbyte av bil eller släpfordon, därest meddelat tillstånd avser visst fordon, ävensom eljest för sådant utbyte av bil eller släpfordon, varmed avses höjning av den största last eller det största antal passagerare, som enligt meddelat tillstånd må befordras med fordon i trafiken.

Vad i denna förordning stadgas rörande ärenden om tillstånd till yrkesmässig trafik gäller, såvitt ej annat föreskrives, i tillämpliga delar sådana frågor om ökning av fordonsantal, insättande av släpfordon samt utbyte av fordon, varom ovan förmäles.

Mom. 2. Tillstånd till linjetrafik för godsbefordran meddelas av biltrafiknämnden.

I övriga fall meddelas trafiktillstånd av länsstyrelse.

Mom. 3. Då linjetrafik för personbefordran kan komma att utsträckas över mer än ett län eller lokalområde kan komma att omfatta delar av flera län, ankommer prövningen av ansökan om trafiktillstånd, såvitt linjetrafik angår, å länsstyrelserna i de län, där trafiken skall äga rum, samt, i fråga om beställningstrafik, å länsstyrelsen i det län, varest stationsorten är avsedd att förläggas. Om lokalområde och stationsort förmäles närmare i § 13.

§ 5.

Tillstånd att utöva linje- eller beställningstrafik för personbefordran innebär rätt till befordran även av passagerares resgods samt, i den omfattning nedan anges, jämväl av annat gods.

Vid linjetrafik med omnibus må — utöver resgods — medföras annat gods med en sammanlagd vikt av högst trehundra kilogram. Vid annan trafik för personbefordran må bil användas för tillfälliga transporter av annat gods än resgods, dock ej samtidigt till större myckenhet än etthundra kilogram.

Länsstyrelse må, därest särskilda förhållanden därtill föranleda, föreskriva inskränkningar i den ovan stadgade rätten att medhava gods samt meddela de föreskrifter i övrigt, som befinnas erforderliga.

Om ansökningsförfarandet.

§ 6.

Mom. 1. Vid ansökan om trafiktillstånd skola fogas handlingar, som äro ägnade att bestyrka sökandens lämplighet såsom utövare av det slag av yrkesmässig trafik, ansökningen avser, ävensom uppgift om antal av de bilar, som äro avsedda att användas för trafiken, samt, därest ansökan avser tillstånd till trafik för godsbefordran, uppgift om den största last, som skall kunna med varje bil befordras.

Vid ansökan skall fogas styrkt avskrift av densamma, så ock av de handlingar, som därtill höra. Vad sålunda är stadgat äger dock ej tillämpning å handlingar av vidlyftigare beskaffenhet.

Mom. 2. Ansökan om tillstånd till linjetrafik skall, utöver vad i mom. 1 anges, innehålla uppgifter om linjesträckning eller om de orter, mellan vilka trafiken skall bedrivas, samt huruvida trafiken skall omfatta person-

trafik eller godstrafik eller bådadera, ävensom uppgifter om den taxa samt, i förekommande fall, den turlista för befordringen, som önskas fastställd, och om huru trafiken i övrigt skall anordnas och bedrivas.

Mom. 3. Ansökan om tillstånd till beställningstrafik skall tillika innehålla uppgift om stationsort.

§ 7.

Ansökan om tillstånd till linjetrafik för personbefordran inom mer än ett län skall inlämnas till länsstyrelsen i det län, varest längsta delen av vägsträckan är belägen.

§ 8.

Över ansökan om tillstånd till linjetrafik för personbefordran skall länsstyrelse ej mindre höra vederbörande polismyndighet samt trafikföretag och sammanslutningar av utövare av yrkesmässig biltrafik, som beröras av den ifrågasatta trafiken, än även, om förhållandena därtill föranleda, på lämpligt sätt lämna vederbörande vägstyrelse, kommuner och andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig. Avser ansökningen rätt till linjetrafik med omnibus uteslutande inom viss stad eller inom stad med dess närmaste omgivning, skall, om ansökningen icke sker å stadens vägnar, dylikt tillfälle alltid beredas vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet i staden.

Över ansökan om tillstånd till linjetrafik för godsbeordran skall biltrafiknämnden infordra yttrande av vederbörande länsstyrelser, vilka hava att verkställa erforderlig utredning, varvid bestämmelserna i första stycket skola äga motsvarande tillämpning.

§ 9.

Över ansökan om tillstånd till beställningstrafik skall länsstyrelse, som har att meddela dylikt tillstånd, höra polismyndigheten i den ort, varest bil, som kommer att användas i trafiken, avses skola hava sin stationsort, samt genom tillkännagivande i på förhand bestämd tidning bereda trafikföretag, sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik samt andra inom länet, vilka ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig. Kostnaderna för nämnda tillkännagivande skola gäldas av sökanden.

Därest lokalområde kan komma att omfatta delar av flera län, skall den länsstyrelse, som äger meddela trafiktillstånd, över ansökningen höra övriga vederbörande länsstyrelser, vilka före yttrandes avgivande hava att verkställa erforderlig utredning, varvid bestämmelserna i första stycket skola äga motsvarande tillämpning.

§ 10.

Ansökan om trafiktillstånd må, utan hinder av vad i §§ 8 och 9 föreskrivits, genast avslås, därest det synes uppenbart, att densamma ej bör beviljas.

§ 11.

Utän hinder av vad i §§ 8 och 9 är stadgat må infordrandet av yttranden inskränkas eller underlätas, då ansökan avser tillstånd

att fortsätta av annan bedriven trafik,

att i linjetrafik uteslutande befordra skolbarn och lärare till och från skolan,

att med en eljest i linjetrafik insatt omnibus eller personbil tillfälligt ombesörja beställningstrafik inom visst begränsat område eller å viss vägsträcka,

att för en tid av högst sex månader öka antalet bilar eller insätta släpfordon i viss trafik,

att öka antalet omnibusar i linjetrafik,

att utbyta omnibus eller personbil,

eller att utbyta lastbil eller släpfordon, såvitt därigenom den största last, som enligt tillståndet må medföras å fordonet, icke höjes till mer än tre och ett halvt ton eller eljest med mer än femton procent.

Om trafiktillstånds meddelande m. m.

§ 12.

Trafiktillstånd må meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behövlig 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 yrkesmässig trafik. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökans ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan. Avser ansökan tillstånd till linjetrafik i konkurrens med trafik, bedriven av förut bestående trafikföretag, skall, därest tillstånd meddelas och förhållandena icke till annat föranleda, sådant lämnas innehavare av dylikt företag, därest denne ansökt därom och i övrigt befinnes lämplig såsom trafikutövare.

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Såvitt ej angår linjetrafik med omnibus skall tillståndet innefatta föreskrifter om det antal bilar, med vilket trafiken må bedrivas, med angivande, i fråga om godstrafik, av den största last, som skall kunna med varje bil befordras. Därest förhållandena därtill föranleda, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Beträffande linjetrafik skall, såvida ej särskilda omständigheter till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka.

§ 13.

Vid meddelande av tillstånd till beställningstrafik skall bestämmas ort, å vilken bil, som brukas i trafiken, skall vara stationerad (*stationsort*). I fråga om beställningstrafik för godsbefordran skall tillika angivas ett *lokalområde* för trafiken. Lokalområde skall utgöras av län eller sammanhängande delar av ett eller flera län.

Det ankommer på biltrafiknämnden att efter länsstyrelsernas hörande och i övrigt erforderlig utredning indela riket i lokalområden.

Då med hänsyn till stationsortens belägenhet samt omständigheterna i övrigt så finnes lämpligt, äger biltrafiknämnden med avvikelser från den allmänna indelningen i lokalområden bestämma särskilt lokalområde för viss trafikutövare eller viss grupp av trafikutövare.

Ansökan om sådant särskilt lokalområde, som i föregående stycke sägs, skall ingivas till den länsstyrelse, som enligt § 4 äger meddela trafik tillstånd. Därest ansökan om trafik tillstånd ej avslås, åligger det länsstyrelsen att med eget yttrande samt den utredning i övrigt, som kan finnas erforderlig, översända ansökan om lokalområde till biltrafiknämnden.

§ 14.

För linjetrafik med omnibus samt, där så finnes lämpligt, jämväl för annan linjetrafik bör tillståndsgivande myndighet efter nödig utredning fastställa turlista i erforderlig omfattning.

Tillfälliga avvikelser från fastställd turlista må på grund av särskilda skäl äga rum efter vederbörande polismyndighets medgivande. Det åligger polismyndigheten att utan dröjsmål till myndighet, som meddelat trafik tillståndet, översända avskrift av sådant medgivande.

§ 15.

Beslut, varigenom trafik tillstånd meddelats, skall, då beslutet fattats av biltrafiknämnden, delgivas länsstyrelse i län, där trafiken skall äga rum; och åligger det sådan länsstyrelse att om beslutet underrätta vederbörande polismyndighet och statspolisavdelnings föreståndare.

Har länsstyrelse meddelat dylikt beslut, skall detsamma delgivas biltrafiknämnden samt vederbörande polismyndighet och statspolisavdelnings föreståndare inom länet. Gäller beslutet linjetrafik, som kan komma att utsträckas till annat län, eller sådan beställningstrafik, för vilken lokalområdet skall omfatta delar även av annat län, skall beslutet delgivas jämväl länsstyrelsen i detta län, vilken, såvitt angår beställningstrafik, har att om beslutet underrätta vederbörande polismyndighet och statspolisavdelnings föreståndare.

Underrättelse om beslutet skall tillika genom berörda länsstyrelsers försorg intagas i länskungörelserna.

Vad sålunda är stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om beslut om ändring i trafiktillstånd.

Om trafikregister.

§ 16.

Länsstyrelse skall föra förteckning dels över innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik inom länet dels ock över bilar, som äro godkända för dylik trafik, dock såvitt beställningstrafik angår, allenast över bilar med stationsort inom länet.

Förteckning skall föras särskilt för linje- och särskilt för beställningstrafik samt med uppdelning i vartdera fallet på trafik för person- och för godsbefordran.

Hos biltrafiknämnden skall föras register dels över innehavare av tillstånd till linjetrafik för godsbefordran, dels ock över bilar i sådan trafik.

Närmare bestämmelser angående förtecknings och registers förande samt om skyldighet för länsstyrelse att till biltrafiknämnden årligen avlämna uppgifter rörande förtecknings innehåll meddelas av Konungen.

Om trafiktillstånds giltighetstid m. m.

§ 17.

Där trafiktillstånd icke, på sätt i § 12 sägs, begränsas till viss kortare tid, skall detsamma, såvitt ej särskilda omständigheter till annat föranleda, meddelas att gälla tills vidare.

§ 18.

Tillstånd till yrkesmässig trafik må, då tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs eller då skäl eljest föreligga, överlätas å annan efter medgivande av den myndighet, som meddelat trafiktillståndet.

Vid ansökan om tillståndets överförande å annan skall fogas avtal, som kan hava upprättats rörande överlåtelsen.

Den tillståndsgivande myndigheten har att med avseende å skälen och villkoren för överlåtelsen, lämpligheten hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasattes, samt omständigheterna i övrigt bifalla eller avslå framställningen.

§ 19.

Har den, som efter tillstånd bedrivit yrkesmässig trafik, avlidit eller försatts i konkurs, må rörelsen utan särskilt tillstånd för dödsboets eller konkursboets räkning fortsättas under en tid av högst ett år från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet.

I fall som i första stycket sägs åligger det dödsboet eller konkursboet, om det vill fortsätta rörelsen, att inom två månader från dödsfallet eller borgenärssammanträdet hos 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, och har i senare fallet dödsboet eller konkursboet icke inom viss av myndigheten fastställd tid anmält annan person, som av myndigheten kan för ändamålet godkännas, anses trafiktillståndet hava upphört den dag, tiden för anmälningsskyldigheten gått till ända eller beslut i frågan meddelades.

§ 20.

Trafiktillstånd kan av myndighet, som meddelat tillstånd, återkallas eller för viss tid indragas vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i denna förordning, vid underlåtenhet att begagna tillståndet ävensom när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer. Har innehavare av trafiktillstånd gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse eller indragning av tillståndet, och kan det antagas, att han skall låta rätta sig utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas. Sådan varning må ej överklagas.

Vad i § 15 är stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om beslut om återkallelse eller indragning av trafiktillstånd. Dylika beslut ävensom beslut om varning skola genom myndighetens försorg delgivas den, som avses med beslutet.

Om vissa med trafiktillstånd förenade rättigheter och skyldigheter.

§ 21.

Mom. 1. Beställningstrafik för personbefordran må bedrivas inom stationsorten samt, därest och i den mån så erfordras för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits bilens förare inom stationsorten, jämväl utom denna.

Har i anledning av sådan beställning körning avslutats utom stationsorten, skall bilen utan onödigt dröjsmål återföras direkt till denna ort. Under återfärden må bilen även utan föregående, inom stationsorten mottagen beställning tagas i bruk för personbefordran till stationsorten eller till ort, som under färden passeras.

Förare må icke för att erhålla beställning å körning uppställa eller kringföra bil utom stationsorten.

Mom. 2. Därest det för tillgodoseende av tillfälligt behov av persontrafik inom visst område erfordras, äger länsstyrelse medgiva, att bil må, utan hinder av vad ovan är stadgat, under viss tid användas inom sådant område.

Beslut, varom nu är fråga, ankommer på länsstyrelsen i det län, varest bilens stationsort är belägen, eller, om bilen är avsedd att användas i annat län, på länsstyrelserna i de båda länen gemensamt.

§ 22.

Mom. 1. Beställningstrafik för godsbefordran må bedrivas inom lokalområdet samt, därest och i den mån så erfordras för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits bilens förare inom lokalområdet, jämväl utom detta, dock må gods icke avhämtas utom lokalområdet annat än för befordran till ort inom detsamma.

Har i anledning av sådan beställning körning avslutats utom lokalområdet, må bilen, även utan föregående inom lokalområdet mottagen beställning, tagas i bruk för körning från det lokalområde, där körningen avslutats, tillbaka till det lokalområde, som anvisats trafikutövaren. Tages bilen ej i anspråk för sådan körning, skall bilen utan onödigt dröjsmål återföras direkt till stationsorten.

Förare må icke för att erhålla beställning å körning uppställa eller kringföra bil utom stationsorten.

Mom. 2. För godstransport uteslutande inom viss stad må icke användas bil med stationsort utom staden, där ej länsstyrelse sådant medgivit.

Länsstyrelse må ock, när skäl därtill äro, förordna, att inskränkning, som sålunda gäller i fråga om rätt till godsbefordran inom stad, även skall tillämpas inom annat samhälle eller beträffande visst område inom länet.

Länsstyrelses beslut om sådan inskränkning skall intagas i länskungörelserna.

Mom. 3. Vad i § 21 mom. 2 beträffande persontrafik är stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om beställningstrafik för godsbefordran.

§ 23.

Innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik är skyldig att mot ersättning enligt fastställd taxa samt under de villkor och enligt de bestämmelser i övrigt, som innehållas i denna förordning eller med stöd av densamma meddelats, ombesörja befordran av personer eller gods å för sådan trafik upplåttna vägar, allt under förutsättning:

- a) att befordringen icke är enligt gällande författningar förbjuden,
- b) att befordringen kan ske med bil, som trafikutövaren erhållit tillstånd att använda i yrkesmässig trafik,
- c) att befordringen i övrigt icke må anses utesluten till följd av förhållande, som tillståndshavare ej föranlett eller förmått avvärja,
- d) att i beställningstrafik för godsbefordran avgift erlägges av en eller flera beställare för hel billast, såvitt ej den tillståndsgivande myndigheten annat föreskrivit,
- e) att eljest giltigt skäl för vägran ej är för handen.

Myndighet, som meddelar trafiktillstånd, har att i samband därmed eller när anledning därtill eljest förekommer, närmare angiva befodringsplikts omfattning och, där så av särskilda omständigheter påkallas, helt eller delvis medgiva befrielse från ovan stadgad skyldighet.

Har i beställningstrafik ersättning för hel billast erlagts, må icke utan samtycke av den eller dem, som erlagt ersättningen, gods för annans räkning samtidigt transporteras å bilen.

§ 24.

Innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik skall, därest biltrafiknämnden därom förordnat, vara skyldig att ansluta sig till viss av nämnden godkänd förening av utövare av yrkesmässig trafik med syfte att driva beställningskontor eller handhava de gemensamma uppgifter i övrigt, som nämnden finner böra för trafikens ordnande åläggas en dylik sammanslutning.

Sådan förening skall stå under biltrafiknämndens uppsikt.

Om bilar i yrkesmässig trafik m. m.

§ 25.

Mom. 1. Bil må icke användas i yrkesmässig trafik utan att vara för sådan trafik godkänd, i fråga om linjetrafik för godsbefordran, av länsstyrelse i län där trafiken skall äga rum, och, i fråga om annan trafik, av den länsstyrelse, som meddelat trafiktillståndet. Då godkännande sökes, skall företes vederbörligt utdrag ur automobilregistret, om bilen är registrerad i annat län, eller, därest bilen icke är registrerad, meddelas sådana uppgifter om bilens beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret, ävensom intyg av besiktningsman, att bilen är för trafiken lämplig. Ej heller må i yrkesmässig trafik användas släpfordon, utan att fordonet blivit i angiven ordning för trafiken godkänt. Vid godkännande, som ovan sägs, skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må befordras med bilen eller släpfordonet.

Rätt att för befordran av personer i yrkesmässig trafik använda lastbil må av länsstyrelse medgivas, då särskilda förhållanden därtill föranleda. Därvid skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet, och skola för trafiken påkallade anordningar å lastbilen godkännas.

Ej må bil godkännas, 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. Bil, som användes i yrkesmässig trafik för personbefordran, skall sist inom ett år efter närmast föregående besiktning uppvisas för besiktningsman i det tjänstgöringsdistrikt, inom vilket bilen har sin hemort, för att undergå efterbesiktning. Därvid skall företes för bilen senast utfärdad besiktningsinstrument eller, i förekommande fall, typintyg.

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

Befinnes vid besiktningen bilen icke vara i föreskrivet och lämpligt skick och varder den påtalade bristfälligheten ej inom av besiktningsmannen föreskriven tid avhjälpt, skall besiktningsmannen göra skriftlig anmälan därom hos länsstyrelsen i det län, där bilen har sin hemort.

Angående skyldighet att för registrering anmäla den verkställda efterbesiktningen är stadgat i motorfordonsförordningen.

Har trafikillståndet meddelats av annan myndighet än länsstyrelsen i det län, där bilen har sin hemort, skall bilens ägare så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från det besiktningen avslutats till dylik myndighet insända bevis om att besiktningen verkställts.

Mom. 3. Där så finnes påkallat, äger länsstyrelse föreskriva, att omnibus skall vara försedd med förbandslåda av modell, som fastställts av medicinalstyrelsen.

Mom. 4. Bil, som användes i beställningstrafik för personbefordran, skall, där ej myndighet, som meddelat trafikillståndet, på grund av särskilda skäl annorlunda föreskrivit, vara försedd med av myndigheten godkänd, väl synlig taxameter.

Vad sålunda är stadgat skall dock icke, där ej vederbörande myndighet annorlunda förordnat, tillämpas på omnibus, som med vederbörligt tillstånd användes i beställningstrafik.

§ 26.

Angående särskild beteckning å bil, som användes i yrkesmässig trafik, ävensom angående tillhandahållande och återkallande av eller kontroll över för ändamålet använda beteckningsmärken meddelas närmare bestämmelser av Konungen eller den myndighet Konungen förordnar.

Om förare av bil i yrkesmässig trafik.

§ 27.

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

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

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

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

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

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

Mom. 4. Över utfärdade trafikkort skall länsstyrelse antingen föra särskild förteckning eller 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 trafikkortet samt dag för dess utlämnande.

Mom. 5. Länsstyrelse, som utfärdat trafikkort, må, när anledning därtill förekommer, återkalla detsamma eller, om det kan antagas, att förare skall utan sådan åtgärd låta rätta sig, meddela varning. Sådan varning må ej överklagas. Beslut om återkallelse eller varning skall genom länsstyrelsens försorg delgivas den, som avses med beslutet. Beslut om återkallelse skall därjämte tillkännagivas i tidning i orten och kungöras rikets polismyndigheter.

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

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

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

Mom. 6. Om skyldighet att under trafik medföra och på tillsägelse uppvisa trafikkort för besiktningsman eller polisman ävensom angående påföljd för uraktlåtenhet härav skall vad angående körkort är i sådant avseende stadgat, äga motsvarande tillämpning.

§ 28.

I yrkesmässig trafik tjänstgörande förares arbetstid må under tjugufyra på varandra följande timmar icke, där ej olyckshändelse eller annan dylik särskild omständighet, som ej kunnat förutses, annat påkallar, överskrida elva timmar. Då tjänstgöringen ej kan på annat sätt lämpligen ordnas, må emellertid arbetstiden utsträckas till tretton timmar, därest arbetstiden

under en tidrymd av fyrtioåtta timmar ej överskrider sammanlagt tjugutvå timmar.

I arbetstiden skall inräknas all den tid, föraren till följd av sin tjänstgöring tillbringar å bil, som brukas i trafiken, så ock tid, som åtgår för bilens skötsel eller för på- eller avlastning av gods, vilket befordras med bilen, ävensom rast, som understiger trettio minuter eller under vilken föraren icke äger frihet att avlägsna sig från bilen.

Utän uppehåll om minst trettio minuter i följd må ej förare framföra bil under längre tid än fyra timmar, såvida icke sådan särskild omständighet, som i första stycket sägs, därtill föranleder. Vad sålunda är stadgat skall dock icke, därest ej biltrafiknämnden annat föreskrivit, äga tillämpning å linjetrafik med omnibus eller körningar för personbefordran uteslutande inom stationsort eller körningar för godsbefordran uteslutande inom lokalområde. Avbrott om mindre än trettio minuter räknas som körtid.

Förare skall åtnjuta minst nio sammanhängande timmar för vila under varje tidrymd av tjugufyra timmar räknat från början av vilken tjänstgöring som helst, därest ej sådan särskild omständighet, som i första stycket sägs, annat påkallar. Denna vilotid må emellertid två gånger under varje period av sju sammanhängande dygn minskas intill sju timmar.

Då synnerliga skäl därtill föranleda, äger biltrafiknämnden i erforderlig omfattning föreskriva ytterligare begränsning eller utvidgning av arbetstiden samt jämväl i övrigt medgiva avvikelser från vad ovan är stadgat.

Om taxa i yrkesmässig trafik.

§ 29.

Mom. 1. Utövare av yrkesmässig trafik skall vara underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas:

 beträffande linjetrafik för godsbefordran av biltrafiknämnden,

 beträffande linjetrafik för personbefordran av länsstyrelsen i det län, varest längsta delen av vägsträckan är belägen, samt

 beträffande beställningstrafik av länsstyrelsen i det län, där stationsorten är belägen.

Mom. 2. Taxa för yrkesmässig trafik skall angiva avgifter, som trafikutövaren må äga rätt att för person- eller godsbefordran kräva (maximavgifter).

Mom. 3. Myndighet, som äger fastställa taxa, må i fråga om beställningstrafik för personbefordran med annat fordon än omnibus samt, då särskilda förhållanden därtill föranleda, jämväl beträffande linjetrafik för person- eller godsbefordran i stället för maximavgifter fastställa avgifter, som skola av trafikutövare oförändrade tillämpas (fasta avgifter).

Mom. 4. Allmänna grunder för uppställning av taxor fastställas av biltrafiknämnden efter länsstyrelsernas hörande.

Mom. 5. Över förslag till taxa för linjetrafik för godsbefordran bör biltrafiknämnden inhämta yttrande från vederbörande länsstyrelser.

Länsstyrelse, som äger fastställa taxa, bör, därest lokalområde skall omfattas delar av flera län, eller linjetrafik för personbefordran skall utsträckas över mer än ett län, över förslag till taxa höra övriga vederbörande länsstyrelser.

När förhållandena därtill föranleda, böra därjämte trafikföretag samt innehavare av tillstånd till transportförmedling, på vilkas rörelse den ifrågasatta taxan kan komma att inverka, ävensom sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik, som ärendet kan angå, beredas tillfälle att yttra sig.

Mom. 6. Är taxa för yrkesmässig trafik inom visst område fastställd, skall, om resan börjat inom detta område men utsträcker även till annat område, den i förstnämnda område gällande taxan fortfarande tillämpas, där ej avtal träffas om tillämpning av den för det andra området gällande taxan.

Mom. 7. Förare av bil i yrkesmässig trafik, för vilken taxa är fastställd, skall under färd medhava taxan för att på begäran av trafikant eller polisman uppvisas.

Om statistiska uppgifter m. m.

§ 30.

Om skyldighet att i yrkesmässig trafik föra anteckningar angående förarens arbetstid ävensom angående skyldighet att för offentlig myndighet uppvisa och under viss tid förvara dylika anteckningar meddelas bestämmelser av Konungen eller den myndighet Konungen förordnar.

§ 31.

Utövare av yrkesmässig trafik skall vara skyldig att föra transporthandlingar och driftstatistik i enlighet med bestämmelser, som biltrafiknämnden eller länsstyrelse, som utfärdat trafiktillstånd, må finna skäl meddela, ävensom att till nämnda myndigheter insända sådant sammandrag av driftstatistiken eller de uppgifter angående trafiken i övrigt, som av dem infordras.

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

Allmänna grunder för uppställning av transporthandlingar och driftstatistik fastställas av biltrafiknämnden.

Om uthyrningsrörelse.

§ 32.

Mom. 1. Den, som vill yrkesmässigt uthyra bil för personbefordran utan att förare ställes till förfogande, skall därtill söka tillstånd av länsstyrelsen

i det län, varest rörelsen skall bedrivas. Uthyrning av lastbil eller släpfordon är icke tillåten.

Ansökan om tillstånd, som i första stycket sägs, skall innehålla uppgift om ort, å vilken rörelsen skall bedrivas, ävensom om antal av de bilar, som äro avsedda att användas i rörelsen; och skola i övrigt föreskrifterna i § 6 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 utövare av yrkesmässig trafik i orten eller sammanslutning av sådana tillfälle att yttra sig.

Mom. 3. Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behövlig och lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma. Därest förhållandena icke till annat föranleda, skall tillstånd lämnas utövare av yrkesmässig trafik för personbefordran eller sammanslutning av sådana. Vad i § 12 tredje stycket samt §§ 17, 18 och 19 är stadgat skall i tillämpliga delar gälla i fråga om uthyrningsrörelse.

Tillstånd kan, när anledning därtill förekommer, av länsstyrelsen återkallas eller för viss tid indragas. Har tillståndshavaren gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse eller indragning av tillståndet, och kan det antagas, att han skall låta rätta sig utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas. Sådan varning må ej överklagas.

Beslut, innefattande meddelande av tillstånd eller ändring i eller indragning på viss tid eller återkallelse av förut meddelat tillstånd, skall genom länsstyrelsens försorg delgivas biltrafiknämnden samt vederbörande polismyndighet och statspolisavdelnings föreståndare. Underrättelse om beslutet skall tillika intagas i länskungörelserna.

Beslut om återkallelse eller indragning av tillstånd eller om varning skall genom den beslutande myndighetens försorg delgivas den, som avses med beslutet.

Vad i § 16 är stadgat om skyldighet att föra förteckning över innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik samt bilar i sådan trafik skall äga motsvarande tillämpning å uthyrningsrörelse.

Mom. 4. Bil må icke användas i uthyrningsrörelse utan att vara därför godkänd av den länsstyrelse, som meddelat tillstånd till rörelsen. Då godkännande sökes, skall företes intyg av besiktningsman, att bilen är lämplig för uthyrningsrörelse, varjämte skall visas, att försäkringsplikten fullgjorts. Vid godkännande skall bestämmas det högsta antal personer, som må befordras med bilen.

Godkännande kan, när anledning därtill förekommer, av länsstyrelsen återkallas eller för viss tid indragas.

Mom. 5. I bil, som brukas i uthyrningsrörelse, skall finnas anbragt

skylt eller märke, angivande bilens karaktär av uthyrningsbil, ävensom anslag om det högsta antal personer, som må befordras med fordonet.

Angående beskaffenheten och tillhandahållande av skylt, märke och anslag, som ovan sägs, meddelas närmare bestämmelser av Konungen eller den myndighet Konungen förordnar.

Mom. 6. Bil, som användes i uthyrningsrörelse, skall för det ändamål, varom i § 25 mom. 2 första stycket förmäles, sist inom sex månader efter närmast föregående besiktning uppvisas för där angiven besiktningsman. Därvid skall företes för bilen senast utfärdat besiktningsinstrument eller, i förekommande fall, typintyg.

Vad i övrigt är i § 25 mom. 2 stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om bil, som användes i uthyrningsrörelse.

Där bil, som nyss nämnts, tillika brukas i yrkesmässig trafik, skall vad i detta moment är stadgat om efterbesiktning icke gälla.

Mom. 7. Bil, som användes i uthyrningsrörelse, må icke föras av någon, som ej uppnått tjuguettt års ålder. Sådän bil må ej heller föras av någon särskilt för detta ändamål mot ersättning anlita person, dock må utan hinder härav dylik person användas vid färd genom stad eller tätbebyggt samhälle.

Bil må icke i uthyrningsrörelse tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrker sig vara innehavare av gällande körkort för bil och hava fyllt tjuguettt år.

Mom. 8. Utövare av uthyrningsrörelse skall vara skyldig att föra anteckningar över verkställda uthyrningar och angående rörelsen i övrigt i enlighet med bestämmelser, som biltrafiknämnden eller den länsstyrelse, som utfärdat tillståndet, må finna skäl meddela, ävensom att till nämnda myndigheter insända sådant sammandrag av dessa anteckningar eller de uppgifter i övrigt, som av dem infordras.

Anteckningarna skola hållas tillgängliga för granskning av nämnda myndigheter när helst så påfordras.

Allmänna grunder för uppställning av sådana anteckningar fastställas av biltrafiknämnden.

Om förmedling av godstransporter.

§ 33.

Mom. 1. Den, som vill yrkesmässigt åt allmänheten ombesörja hopsamlande eller mottagande av gods för transport med bil eller förmedla anbud att med bil befordra gods eller att tillhandahålla gods för dylik befordran, skall, därest regelbundna transporter äro avsedda att anordnas, söka tillstånd av biltrafiknämnden till sådan transportförmedling.

Regelbundna transporter anses i fall, varom i denna paragraf är fråga, föreligga, när körning vanligen äger rum minst två gånger varje kalendervecka.

Vad sålunda är stadgat skall dock icke äga tillämpning å godstransporter uteslutande inom stad, såvitt ej biltrafiknämnden annorledes förordnat.

I fråga om godsbefordran uteslutande inom visst annat område än stad eller å viss vägsträcka äger biltrafiknämnden, därest förhållandena därtill föranleda, i erforderlig omfattning föreskriva högre grad av regelbundenhet för att transportförmedling enligt denna paragraf skall anses föreligga eller eljest förordna, att vad om transportförmedling är stadgat icke skall äga tillämpning.

Vad om skyldighet att söka tillstånd är i första stycket stadgat skall icke gälla transportförmedling, som utövare av yrkesmässig trafik bedriver allenast i den utsträckning, som erfordras för trafik med bilar, som han äger tillstånd att använda i sin trafik.

Mom. 2. Ansökan om tillstånd, som i mom. 1 sägs, skall innehålla uppgift om den eller de orter, varest rörelsen är avsedd att bedrivas, samt de orter, till vilka regelbundna transporter skola äga rum; och skola i övrigt föreskrifterna i § 6 mom. 1 i tillämpliga delar gälla. Ansökan skall tillika innehålla uppgift om den taxa samt, i förekommande fall, den turlista för befordring av gods, som önskas fastställd, och om huru rörelsen i övrigt skall anordnas och utövas.

Om behandling av ansökan om tillstånd skall gälla vad om ansökan om linjetrafik för godsbefordran är i § 8 sista stycket stadgat.

Mom. 3. Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behöflig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökningens ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan. Därest förhållandena icke till annat föranleda, skall tillstånd lämnas sammanslutning av utövare av yrkesmässig trafik för godsbefordran.

Tillstånd skall ställas å viss fysisk eller juridisk person. I samband med meddelande av tillstånd skola angivas de orter, mellan vilka regelbundna transporter må äga rum, samt meddelas de villkor och bestämmelser i övrigt, som prövas nödiga.

Vad i §§ 14 och 29 är stadgat i fråga om linjetrafik för godsbefordran ävensom vad i §§ 17, 18 och 19 är föreskrivet skall äga motsvarande tillämpning å transportförmedling, som i denna paragraf sägs.

Tillstånd kan, när anledning därtill förekommer, återkallas eller för viss tid indragas. Har tillståndshavaren gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse eller indragning av tillståndet, och kan det antagas, att han skall låta rätta sig utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas. Sådan varning må ej överklagas.

Beslut, som innefattar meddelande av tillstånd eller ändring i eller indragning på viss tid eller återkallelse av förut meddelat tillstånd, skall delgivas länsstyrelse i län, där rörelsen bedrivs eller skall bedrivas; och åligger det

sådan länsstyrelse att om beslutet underrätta vederbörande polismyndighet och statspolisavdelnings föreståndare. Underrättelse om beslutet skall tillika genom länsstyrelses försorg intagas i länskungörelserna.

Beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av tillstånd eller varning skall genom biltrafiknämndens försorg delgivas den som avses med beslutet.

Vad i § 16 är stadgat om skyldighet att föra register över innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik skall äga motsvarande tillämpning å transportförmedling.

Mom. 4. Innehavare av tillstånd till transportförmedling skall vara skyldig att föra driftstatistik i enlighet med bestämmelser, som biltrafiknämnden må finna skäl meddela, ävensom att till nämnden insända sådant sammandrag av driftstatistiken eller de uppgifter angående rörelsen i övrigt, som av nämnden infordras.

I övrigt skall driftstatistiken hållas tillgänglig för granskning av biltrafiknämnden, när helst så påfordras.

Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

§ 34.

Mom. 1. Bedriver någon linje- eller beställningstrafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling utan att vara berättigad till sådan trafik eller rörelse, varom fråga är,

eller brytes i övrigt mot föreskrifterna i §§ 21 och 22,
straffes med dagsböter.

Äro omständigheterna synnerligen försvärande, må till fängelse i högst sex månader dömas.

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. Brytes mot föreskrifterna i § 25 mom. 2 första stycket eller mom. 4 första stycket eller i § 32 mom. 6 första punkten,

eller uraktlåter någon, som innehar tillstånd till yrkesmässig trafik, att fullgöra skyldighet, som enligt § 23 åligger honom,

eller bryter förare mot vad i § 28 är stadgat eller mot föreskrift, som meddelats med stöd av samma paragraf, eller använder innehavare av trafik-tillstånd förare till arbete i strid mot vad i samma paragraf eller i dylik föreskrift är stadgat,

eller uraktlåter utövare av yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling honom jämlikt § 31 eller § 32 mom. 8 eller § 33 mom. 4 åliggande skyldighet,

eller åsidosättes fastställd turlista utan att möjligheten att iakttaga den-

samma kan anses utesluten till följd av förhållande, som vederbörande ej föranlett eller förmått avvärja,

eller fordras vid yrkesmässig trafik betalning i strid mot fastställd taxa, eller åsidosätts i övrigt av vederbörande myndighet vid meddelande av trafiktillstånd eller tillstånd till bedrivande av uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller eljest enligt denna förordning lämnade föreskrifter, straffes den felande med dagsböter.

Mom. 3. Brukas i yrkesmässig trafik bil eller släpfordon utan att hava godkänts för sådan trafik,

eller brukas i uthyrningsrörelse bil utan att hava godkänts för sådan rörelse,

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

Ägde förare vetskap därom, att godkännande, varom ovan sägs, icke lämnats, vare jämväl han förfallen till ansvar, som nyss sagts.

Mom. 4. Förer någon bil i yrkesmässig trafik eller förhyrd bil utan att vara därtill berättigad, straffes med dagsböter.

Till enahanda ansvar gör sig envar förfallen, vilken såsom förare av bil i yrkesmässig trafik eller av förhyrd bil anställer och brukar den, som icke äger föra fordonet, ävensom envar, vilken eljest överlämnar åt eller tillåter annan att föra sådan bil utan att denne är därtill berättigad.

§ 35.

Med böter från och med tio till och med trehundra kronor straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i § 27 mom. 5 andra stycket, § 29 mom. 7 eller § 32 mom. 5 första stycket.

Till enahanda straff vare den förfallen, som åsidosätter föreskrifterna i § 25 mom. 2 femte stycket eller i § 32 mom. 6 andra stycket, jämfört med förstnämnda stadgande.

Bryter innehavare av tillstånd till uthyrningsrörelse mot vad i § 32 mom. 7 andra stycket är stadgat, straffes som i första stycket sägs, där han ej tillika gjort sig förfallen till ansvar enligt § 34 mom. 4 andra stycket.

§ 36.

Har innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling ådömts straff för förseelse mot denna förordning, eller har högre rätt meddelat utslag i mål, vari underrätt ådömt sådant straff, åligger det domstolen att inom åtta dagar från utslaget avkunnande översända avskrift av utslaget till vederbörande tillståndsgivande myndighet.

§ 37.

De för ägare av bil och släpfordon stadgade ansvarsbestämmelserna skola äga tillämpning, i händelse fordonet tillhör någon, som står under förmyn-

dare 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. I fråga om bil eller släpfordon, 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 i fråga om ansvar, som enligt denna förordning skall ådömas innehavare av tillstånd att utöva yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling.

§ 38.

Förseelse mot denna förordning skall, där ej allenast enskild målsägandes rätt blivit därav förnärad, 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.

§ 39.

Finner biltrafiknämnden, länsstyrelse eller polismyndighet anledning till återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd eller trafikkort eller tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller godkännande eller medgivande, varom i denna förordning förmäles, skall vederbörande därom göra framställning hos den myndighet, som har att besluta om sådan återkallelse eller indragning.

Biltrafiknämnden äger med iakttagande av stadgad besvärstid under Kungl. Maj:ts prövning draga beslut, som av länsstyrelserna enligt denna förordning meddelas.

§ 40.

Böter, som enligt denna förordning ådömas, tillfalla kronan.

Särskilda föreskrifter.

§ 41.

Vad om bil är i denna förordning stadgat skall i tillämpliga delar gälla jämväl i avseende å motorcykel och traktortåg.

Uttrycken *bil*, *personbil*, *omnibus*, *lastbil*, *motorcykel*, *släpfordon*, *traktortåg* och *hemort* användas i denna förordning i samma bemärkelse som motsvarande beteckningar i motorfordonsförordningen.

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

§ 42.

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

§ 43.

Ämbets- eller tjänsteman, som har att avgiva utlåtande angående frågor om tillstånd till yrkesmässig trafik eller till rörelse, varom i §§ 32 och 33 förmåles, eller att föredraga eller till föredragning bereda eller besluta i sådana ärenden, må ej

utöva sådan trafik eller rörelse,

eller driva handel med bilar eller biltillbehör eller med bränsle eller smörjmedel för bilar,

eller vara kommissionär eller agent för annan, som utövar yrkesmässig trafik eller rörelse, varom i §§ 32 och 33 sägs, eller bedriver handel med omförmälda slag av varor, eller för försäkringsföretag, i vad detsamma meddelar försäkringar, som hava samband med biltrafik,

eller vara delägare i handelsbolag eller styrelseledamot i aktiebolag eller ekonomisk förening, som bedriver verksamhet av nu nämnt slag.

Ej heller må dylik tjänsteman, där han ej är hos myndigheten anställd kommissionär, mot ersättning uppsätta ansökningar i ärenden av omförmälda beskaffenhet eller biträda vid uppsättande av sådan ansökning eller vid anskaffande av till densamma hörande handlingar.

§ 44.

Emot beslut, som på grund av denna förordning meddelas av biltrafiknämnden eller länsstyrelse, må besvär anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gälle beslutet med nedan angivna undantag utan hinder av besvär, intill dess annorlunda kan bliva vederbörligen förordnat.

Beslut, som innefattar trafiktillstånd eller tillstånd att bedriva uthyrningsrörelse eller transportförmedling, vare, där ej på grund av särskilda skäl i tillståndet annorlunda förordnats, icke 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 två dagar från beslutets dag.

Beslut om återkallelse av trafik kort skall, där ej länsstyrelsen annorlunda förordnat, gå i omedelbar verkställighet.

§ 45.

Därest beträffande viss yrkesmässig 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.

§ 46.

Förfaranden, som uppenbart åsyfta kringgående av bestämmelserna i denna förordning, skola anses utan verkan vid uppkommande frågor om tillämpligheten av förordningen.

Övergångsbestämmelser.

Denna förordning skall träda i kraft den 1 juli 1940, från och med vilken dag motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284), i vad densamma ej dessförrinnan satts ur kraft, skall upphöra att gälla. På biltrafiknämnden och länsstyrelser ankommande åtgärder för förordningens tillämpning från nämnda tidpunkt skola dessförrinnan vidtagas. Mot beslut, som i anledning därav meddelats, äger vederbörande att föra talan enligt bestämmelserna i denna förordning. Från och med ikraftträdandet skall förordningen, under iakttagande av vad nedan är stadgat, tillämpas jämväl på yrkesmässig trafik, vartill tillstånd dessförrinnan meddelats.

Vid förordningens ikraftträdande gällande tillstånd till linjetrafik skola efter denna tidpunkt fortfarande äga giltighet. Vid samma tidpunkt gällande tillstånd till stads- eller länstrafik skola därefter gälla såsom tillstånd till beställningstrafik med stationsort på plats, som för detta ändamål tidigare anvisats; åliggande det emellertid vederbörande utöfvere av trafik för godsbefordran att, därest han efter förordningens ikraftträdande önskar fortsätta sin rörelse, senast den 1 januari 1940 anmäla detta till vederbörande länsstyrelse för att erhålla uppgift om lokalområde.

Vid förordningens ikraftträdande gällande tillstånd att bedriva uthyrningsrörelse skola, såvitt angår uthyrning av personbilar, jämväl därefter äga giltighet, men i fråga om uthyrning av lastbilar upphöra att gälla vid nämnda tidpunkt.

Statistisk översikt.

Biltrafiken.

Motorfordonsbeståndets utveckling.

Motorfordonsbeståndets utveckling fram till år 1938 framgår av följande tabell:

Motorfordon åren 1925—1937.

	Registrerade motorfordon vid årets slut											
	Personbilar	Omni-bus-sar	Lastbilar ¹					Summa ³	Summa bilar	Motorcyklar		
			Lastande under 1 000 kg ²	Lastande 1 000—1 999 kg	Lastande 2 000—2 999 kg	Lastande minst 3 000 kg	Summa ³			Med sidvagn	Utan sidvagn	Summa
Summa 1937	134 296	4 558	10 406	8 877	20 678	11 497	53 093	191 947	6 568	37 596	44 164	
» 1936	119 303	4 165	10 403	7 141	21 378	5 653	44 575	173 294	6 994	37 365	44 359	
» 1935	109 096	3 914	10 063	8 449	19 589	3 702	41 803	159 083	7 365	38 585	45 950	
» 1934	102 145	3 625	10 897	9 971	17 865	2 321	41 054	149 800	7 492	39 229	46 721	
» 1933	98 889	3 504	10 472	11 607	14 922	1 563	38 564	143 912	7 668	40 089	47 757	
» 1932	101 817	3 404	9 980	14 169	14 256	1 466	39 871	146 947	8 088	44 076	52 164	
» 1931	105 283	3 246	11 814	16 144	11 584	1 084	40 626	149 378	8 636	46 553	55 189	
» 1930	103 664	2 837	37 659			412	38 071	145 258	7 985	48 693	56 678	
» 1925	59 122	1 283	18 753			450	19 203	79 608	7 575	16 074	23 649	

¹ Häri inräknat jämväl lastbilar med tippningsanordning under respektive viktclasser.
² Inberäknat samtliga lastbilar med skåp.
³ Specialbilar här även inräknade.
⁴ T. o. m. år 1936 i respektive viktclasser, under 1 200 kg, 1 200—1 800 kg, 1 801—3 000 kg samt över 3 000 kg.

Denna tabell utvisar, att det totala bilbeståndet årligen ökat med undantag för åren 1932 och 1933, vilka år visa någon minskning i förhållande till närmast föregående år.

Stockholms stad har det största antalet bilar (c:a 22 100), närmast följa Malmöhus (c:a 19 900) samt Göteborgs och Bohus (c:a 13 100) län; minsta antalet finnes i Gotlands län (c:a 2 000).

Släpfordonsbeståndets utveckling från och med år 1933, då registrerings- och skatteplikt infördes för släpvagnar, framgår av följande sammanställning:

Släpfordon åren 1933—1937.

	S l ä p v a g n a r				Släpslädar
	l a s t a n d e			Summa	
	under 500 kg	500—800 kg	över 800 kg		
Summa 1937	2 524	541	4 078	7 143	158
1936	2 307	591	3 672	6 570	
1935	2 033	614	3 584	6 231	
1934	1 807	646	3 527	5 980	
1933	1 498	596	2 993	5 087	

Största antalet släpvagnar fanns vid 1937 års utgång i Västerbottens (733), Gävleborgs (652), Värmlands (569) och Norrbottens (568) län. Minsta antalet uppvisade Gotlands (29) och Blekinge (37) län.

Yrkesmässig godstrafik med bil eller släpvagn.

Genom beslut den 13 maj 1937 har Kungl. Maj:t anbefallt Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att, på sätt i kungörelsen den 13 maj 1937 (nr 230) angående uppgifter för en försöksutredning beträffande omfattningen av yrkesmässig godstrafik med bil eller släpfordon närmare stadgas, genom de myndigheter, vilka äga bevilja tillstånd till bedrivande av yrkesmässig trafik med automobil, från vederbörande trafikutövare införskaffa uppgifter angående med bil eller släpfordon bedriven yrkesmässig trafik för godsbefordran.

Vidare anbefalldes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att efter samråd dels med järnvägsstyrelsen dels ock med 1936 års trafikutredning låta ombesörja erforderlig bearbetning av de införskaffade uppgifterna.

Enligt kungörelsen skulle utredningen avse all yrkesmässig stads-, läns- och linjetrafik för godsbefordran med bil (lastbil, omnibus och personbil) och släpfordon (släpvagn och släpplåde), vare sig godstrafiken bedreves enbart eller i förening med trafik för personbefordran. Då utredningen verkställdes för en tvåveckors period under högsommaren, hava emellertid inga uppgifter rörande trafik med släpplåde infordrats. Såsom godstrafik skulle icke räknas sådan linjetrafik för godsbefordran, som uteslutande avsåge paketgods till en vikt av högst 20 kg per paket. Utredningen skulle även omfatta sådana bilar, som icke varit i trafik under uppgiftsperioden.

Denna undersökning verkställdes under tiden den 5—18 juli 1937 och resultatet av densamma återfinnes i »Försöksutredning beträffande omfattningen av yrkesmässig godstrafik med automobil eller släpvagn under år 1937» (stat. off. utr. 1938: 31).

I det följande skola vissa uppgifter lämnas rörande resultatet av denna undersökning. I övrigt hänvisas till nyssnämnda publikation.

Till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inkommo — bortsett från dubletter — 18 263 blanketter, av vilka emellertid endast 16 515 voro användbara för siffermässig bearbetning.

Tabell A. Fördelning av lastbilar och släpvagnar i yrkesmässig trafik på olika viktclasser m. m.

Trafiktillstånd	Antal lastbilar med tillåten maximilast av					Samtliga fordon
	högst 2 000 kg	2 001—3 000 kg	3 001—4 000 kg	4 001—5 000 kg	över 5 000 kg	
Enbart linjetrafik	69	165	63	1	1	299
» länstrafik	773	5 442	2 488	338	112	9 153
» stadstrafik	1 371	2 150	525	63	30	4 139
Komb. linje- och länstrafik	54	302	133	11	3	503
» linje- och stadstrafik	6	5	2	—	—	13
» läns- och stadstrafik	397	1 405	423	70	57	2 352
» linje-, läns- och stadstrafik	9	12	1	1	—	23
Summa	2 679	9 481	3 635	484	203	16 482
Procent	16.3	57.5	22.1	2.9	1.2	100.0

Samtliga trafiktillstånd	Antal släpvagnar med tillåten maximilast av					Samtliga fordon
	högst 500 kg	501—1 000 kg	1 001—1 500 kg	1 501—2 000 kg	över 2 000 kg	
Procent	12.7	18.3	17.6	27.0	24.4	100.0

Tabell B. Fördelning av fraktinkomst samt befördrad godsmängd på de olika fordonsslagen.

Fordon:	Total fraktinkomst		Befördrad godsmängd	
	1 000-tal kronor	procent	1 000-tal ton	procent
Lastautomobiler utan släpvagn	4 378.0	82.3	1 368.0	84.3
» med »	873.5	16.4	250.2	15.4
Omnibusar	68.7	1.3	3.9	0.3
Summa	5 320.2	100.0	1 622.1	100.0

Tabell C. Sammandrag av uppgifter angående fordonens rörelse, befordrad godsmängd, transportarbete och fraktinkomst.

Lastbilar utan släpvagn.

	Fordon med tillåten maximilast av					Samtliga fordon
	högst 2 000 kg	2 001—3 000 kg	3 001—4 000 kg	4 001—5 000 kg	över 5 000 kg	
<i>Fordonen.</i>						
Antal fordon st.	2 446	7 950	2 854	458	195	13 903
Tillåten maximilast:						
totalt ton	4 103	21 289	9 526	2 081	1 074	38 073
per fordon »	1.68	2.68	3.34	4.54	5.51	2.74
<i>Fordonens rörelse.</i>						
Körd väglängd:						
med last bilkm	664 390	4 286 380	2 376 350	590 010	327 230	8 244 360
utan » »	465 850	2 910 820	1 360 910	257 230	98 920	5 093 730
Summa bilkm	1 130 240	7 197 200	3 737 260	847 240	426 150	13 338 090
Körd väglängd per dag och fordon:						
med last bilkm	23	45	69	107	140	49
utan » »	16	31	40	47	42	41
Summa bilkm	39	76	109	154	182	80
Tomkörningsprocent: (antal bilkm utan last i procent av hela den körda väglängden) proc.	41.2	40.4	36.4	30.4	23.2	38.2
<i>Godsmängd och transportarbete.</i>						
Befordrad godsmängd:						
totalt ton	138 277	855 878	311 946	44 478	17 432	1 368 011
per dag och fordon »	4.7	9.0	9.1	8.1	7.4	8.2
Utfört transportarbete:						
totalt tonkm	720 490	8 955 994	6 392 065	2 241 134	1 570 395	19 880 078
per dag och fordon »	25	94	187	408	671	119
<i>Fraktinkomster:</i>						
totalt kr.	480 607	2 381 695	1 120 143	255 716	139 837	4 377 998
per dag och fordon.. »	16	25	33	47	60	26
per tonkilometer ... öre	67	27	18	11	9	22

Den verkställda inventeringen med fördelning på viktklasser av det med yrkesmässig godsbefordran sysselsatta fordonsbeståndet har begränsats till lastbilar och släpvagnar. Dessa uppgifter återfinnas i tabell A. Tabell B innehåller en sammanställning rörande fördelningen av fraktinkomst samt befordrad godsmängd på de olika fordonsslagen.

I tabell C ha i fråga om lastbilar *utan* släpvagn redovisats fordonens rörelse, befordrad godsmängd, transportarbete och fraktinkomst. De i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utredning lämnade uppgifterna i motsvarande hänseenden för lastbilar *med* släpvagn kunna — såsom styrelsen påpekar — icke tillmätas samma betydelse, då man på grund av primäruppgifternas ofullständighet saknar besked om i vilken utsträckning släpvagn tagits i bruk under perioden. Vid bearbetningen har man förutsatt, att släpvagn varit tillkopplad vid varje transport under hela perioden, vilket givetvis icke alltid varit fallet

En avsevärd skillnad i körd vägsträcka per dag och fordon förefinnes mellan lättare och tyngre lastbilar. Den med last körda vägsträckan utgör 23 km för den lägsta viktklassen (lastförmåga under 2 000 kg) men för den högsta (lastförmåga över 5 000 kg) uppgår den till det sexdubbla eller 140 km. Däremellan ökar vägsträckan i jämn serie.

Tomkörningsprocenten (antalet bilkm utan last i procent av hela den körda väglängden) visar en med fordonens storlek eller rättare med den körda väglängden jämnt sjunkande serie med ett genomsnittstal av 38 för samtliga fordon.

Anmärkningsvärt torde vara den synnerligen stora skillnad, som förefinnes i det presterade transportarbetet inom olika viktklasser; endast 25 tonkm per dag och fordon av de lättaste lastbilarna mot 671 tonkm av de tyngsta och i genomsnitt för samtliga fordon 119 tonkm.

Beträffande dagsinkomsten per fordon visar det sig, att densamma i medeltal uppgår till 26 kronor. Självfallet stiger dagsinkomsten med lastbilarnas storlek; från 16 kronor för den lägsta viktklassen till 60 kronor för den högsta.

Inkomsten per tonkm uppgår i medeltal till 22 öre. Den varierar starkt för olika viktklasser beroende på storleken av lokaltrafiken. Sålunda är inkomsten per tonkm 67 öre för den lägsta viktklassen men endast 9 öre för den högsta.

I tabell D redovisas den med lastbil utan släpvagn befordrade godsmängdens fördelning på olika transportavstånd.

Tabell D. Fördelning av den befordrade godsmängden på olika transportavstånd.

Lastbilar utan släpvagn.

Trafikens fördelning efter transporter- nas längd.	Fordon med tillåten maximilast av					Samtliga fordon
	högst 2 000 kg	2 001— 3 000 kg	3 001— 4 000 kg	4 001— 5 000 kg	över 5 000 kg	
Av den befordrade gods- mängden föllo på avstånd:						
1— 10 km proc.	91.3	77.5	61.0	31.7	19.9	72.9
11— 30 » »	6.4	14.6	21.9	28.4	15.0	15.9
31— 50 » »	1.4	4.8	7.9	13.0	20.5	5.3
51—100 » »	0.7	2.5	5.4	13.2	16.1	3.5
101—150 » »	0.2	0.6	1.7	5.5	8.5	1.0
151—200 » »	—	0.3	0.8	2.7	6.6	0.5
201—350 » »	—	0.2	0.8	3.8	9.0	0.6
351—500 » »	—	—	0.3	1.2	3.5	0.2
501—650 » »	—	—	0.1	0.4	0.7	0.1
över 650 » »	—	—	0.1	0.1	0.2	—
Summa proc.	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Av tabell D framgår, att lokaltrafiken under 10 km är av större betydelse för de mindre fordonen än för de större. Lokaltrafikens andel uppgår till 91.3 procent för den lägsta viktklassen och minskar sedan successivt för att i den högsta viktklassen uppgå till endast 19.9 procent. För samtliga lastbilar utan släpvagn utgör lokaltrafiken omkring 73 procent av den totala trafiken.

I tabell E ha lämnats vissa uppgifter rörande den beräknade fraktin-
komsten på olika transportavstånd.

Tabell E. Beräknad fraktinkomst på olika transportavstånd.

Transportavstånd	Fordon med tillåten maximilast av					Samtliga fordon
	högst 2 000 kg	2 001— 3 000 kg	3 001— 4 000 kg	4 001— 5 000 kg	över 5 000 kg	
	Öre per tonkilometer					
Samtliga lastautomo- biler.						
1— 10 km	99.3	63.8	67.0	68.6	78.9	69.3
11— 30 »	41.5	24.2	20.5	20.9	18.7	22.6
31— 50 »	30.6	16.3	16.4	12.5	11.2	15.1
51—100 »	20.5	12.4	11.8	10.8	9.9	11.6
över 100 »	10.6	9.6	8.5	8.3	6.8	8.3
Medeltal	66.6	26.6	18.1	14.7	12.2	21.0

Som synes av tabell E gälla alldeles särskilda förhållanden för fordon tillhörande minsta viktklassen liksom för lokaltrafiken under 10 km. Ovanför detta avstånd ligger inkomsten per tonkm på betydligt lägre nivå och är sjunkande med avståndet. I medeltal för samtliga transporter över 100 km är man nere i omkring 8 öre per tonkm. Medeltalet för samtliga lastbilar är 21 öre per tonkm.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har med ledning av det inkomna materialet samt vissa diagram över lastbiltrafikens årsvariation enligt statens vägtrafikeräkning år 1936 verkställt en utredning angående transporter och fraktinkomsternas årsomslutning. Resultatet av denna undersökning innefattas i tabell F.

Tabell F. Fördelning av den yrkesmässiga lastbiltrafikens årsomslutning på olika transportavstånd.

Transportavstånd	Befordrad godsmängd		Utfört transportarbete		Fraktinkomst	
	Milj. ton	Procent av totala	Milj. tonkm	Procent av totala	Milj. kr.	Procent av totala
1— 10 km	28.8	69.3	86	13.4	59.9	44.5
11— 30 »	7.4	17.9	126	19.7	28.5	21.2
31— 50 »	2.6	6.3	98	15.3	14.7	10.9
51—100 »	1.7	4.1	121	18.9	14.0	10.4
över 100 »	1.0	2.4	209	32.7	17.4	13.0
Summa	41.5	100.0	640	100.0	134.5	100.0

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen yttrar i anslutning till denna tabell bland annat:

Den yrkesmässiga lastbiltrafiken under år 1937 — beräknad på ovan angivet sätt — omfattade en befordrad godsmängd av sammanlagt i runt tal 41,5 miljoner ton med ett fraktbelopp av 134,5 miljoner kronor. Det utförda transportarbetet utgjorde totalt 640 miljoner tonkm.

Till jämförelse kan meddelas följande uppgifter över järnvägarnas godstrafik under år 1937. (Allmän järnvägsstatistik, tabell 7 A).

	Befordrad godsmängd Milj. ton	Transportarbete Milj. tonkm	Fraktinkomst Milj. kr.
Statens järnvägar	22.6	3 770	143
Enskilda järnvägar	23.5	1 836	87
Samtliga järnvägar	46.1	5 606	230

På grund av samtrafiken är viss del av den befordrade godsmängden dubbelräknad, varför en reduktion av denna bör göras. Approximativt kan den å samtliga järnvägar befordrade godsmängden angivas till 36 miljoner ton...

Den yrkesmässiga automobiltrafiken uppvisar således en befordrad godsmängd, som med omkring 15 procent överstiger den som befordrats å landets samtliga

järnvägar. Den totala fraktinkomsten är däremot omkring 40 procent mindre, medan det utförda transportarbetet uppgår endast till ungefär en tiondedel av järnvägarnas. Om man begränsar sig till den del av den yrkesmässiga trafiken, som avser transporter på avstånd över 10 km, finner man, att befordrad godsmängd och fraktinkomsterna motsvara omkring en tredjedel och antalet tonkm ungefär en tiondel av järnvägarnas trafik. Jämför man endast lastbiltrafiken över 50 km med järnvägarnas totala trafik visar det sig, att godsmängden och transportarbetet av den förra uppgå till blott 8 respektive 6 procent av järnvägarnas, medan fraktinkomsterna utgöra 14 procent.

I anslutning till de ovan lämnade uppgifterna om lastbilbeståndet i fråga om yrkesmässig trafik i mitten av år 1937 må erinras om att 1932 års trafikutredning i sitt betänkande »Järnvägs- och automobiltrafik» (stat. off. utr. 1934: 33, sid. 112) beräknat antalet lastbilar i yrkesmässig trafik i början av år 1933 till 15 436, varav 476 i linjetrafik, 5 570 i stadstrafik och 11 972 i länstrafik. 2 574 rättigheter voro kombinerade.

Den yrkesmässiga persontrafiken.

Omnibustrafikens utveckling belyses av innehållet i nedanstående tabell:

Busslinjer för persontrafik vid början av åren 1932—1937.

	Koncessionerade linjer		Därav postverkets och järnvägars linjer		Trafikerade linjer			Antal koncess. busslinjer med järnvägsförbindelse	Antal järnvägsstationer med bussförbindelse
	Antal	Längd i km	Antal	Längd i km	Antal	Linjelängd i km	Väglängd i km		
Hela riket 1937	3 637	112 750	495	15 683	3 603	110 798	45 938	3 433	1 371
» » 1936	3 493	108 724	438	14 402	3 467	107 747	44 737	3 284	1 348
» » 1935	3 372	105 561	412	13 718	3 344	104 841	43 272	3 170	1 322
» » 1934	3 241	101 399	388	13 077	3 197	100 766	41 516	3 050	1 296
» » 1933	3 071	97 520	317	10 899	3 032	96 808	39 947	2 910	1 238
» » 1932	2 698	88 526	220	8 080	2 662	87 444	36 797	2 557	985

Det största antalet omnibuslinjer vid början av år 1937 fanns inom Västerbottens, Västernorrlands, Älvsborgs och Norrbottens län. I de fyra nordligaste länen uppgingo linjernas längd till sammanlagt 41 712 km, motsvarande ungefär 38 procent av hela linjelängden i riket. Vad väglängden beträffar var denna störst i de fyra nordligaste länen och Värmlands län. Den totala väglängden för omnibuslinjerna i riket, 45 938 km, uppgick till nära tre gånger samtliga järnvägars längd. De allmänna vägarnas längd var år 1936 84 979 km.

1932 års trafikutredning har i sitt betänkande »Järnvägs- och automobiltrafik» (sid. 26, 50—52) lämnat vissa uppgifter angående antalet *person-*

bilar i yrkesmässig trafik vid utgången av år 1932. Enligt de sakkunnigas undersökningar utgjorde antalet i yrkesmässig trafik använda personbilar:

i linjetrafik	407
i stadstrafik (inkl. omnibusar)	3 641
i länstrafik	12 588
	16 636

Denna slutsumma skulle emellertid reduceras med hänsyn till att ett betydande antal personbilar godkänts för mer än ett slag av yrkesmässig trafik. Vid slutet av år 1932 utgjorde antalet kombinerade rättigheter för personbefordran i stads- och länstrafik 1 643.

För hela riket föreligga ej några färskare uppgifter angående antalet personbilar i yrkesmässig trafik. Antalet dylika bilar torde för närvarande kunna uppskattas till cirka 17 000.

Järnvägstrafiken.

I 1936 års järnvägskommittés betänkande rörande åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet (stat. off. utr. 1938: 28) har lämnats en fyllig redogörelse för stats- och privatbanornas utsträckning, trafikens omfattning och järnvägarnas ekonomi m. m. Från detta betänkande, till vilket i denna del hänvisas, ha hämtats de uppgifter, som återfinnas i å nästa sida intagna tabeller.

Den inrikes sjöfarten.

De nedan lämnade uppgifterna hava ställts till trafikutredningens förfogande av förste aktuarien i kommerskollegium H. Eneborg.

I inrikes sjöfart intjänade fraktinkomster under olika år framgår av nedan intagen tabell.

I inrikes sjöfart intjänade fraktinkomster.

1 000 kronor.

År	Godsfrakter		Passagerare- avgifter (ång- o. motor- fartyg)	Postbeford- ringsavgifter (ång- o. motor- fartyg)	Summa brutto- frakter	Tids- befraktnings- avgifter
	ång- o. motor- fartyg	segelfartyg				
1913	15 569	1 803	5 673	141	23 186	—
1929	30 239	5 282	6 574	168	42 263	150
1932	21 862	4 777	6 629	207	33 475	65
1933	21 935	4 905	6 350	205	33 395	67
1934	25 472	5 617	6 610	195	37 894	128
1935	26 893	6 605	6 629	193	40 320	153
1936	26 971	6 686	6 720	196	40 573	206
1937	28 624	7 152	7 142	197	43 115	103

År	Trafike- rad ban- längd km	Persontrafik			Godstrafik, avgiftspliktigt gods			Inkomster, utgifter och driftöverskott av egen järnvägsrörelse			Vinst resp. förlust för året milj. kr.
		Antal resor milj.	Person- km milj.	Person- trafik- inkomst milj. kr.	Ton	Tonkm milj.	Gods- trafik- inkomst milj. kr.	Inkomster	Utgifter	Driftöver- skott	
1913 . . .	4 695.9	24.9	1 027	28.6	.	1 905	56.6	88.7	66.9	21.8	.
1929 . . .	6 538.4	30.5	1 405	65.8	.	2 959	130.9	210.8	161.5	49.3	+ 17.4 ¹
1932 . . .	6 893.4	31.3	1 457	61.1	.	1 583	81.6	166.2	153.3	12.9	- 17.2
1933 . . .	7 168.7	32.9	1 496	60.0	.	1 577	82.2	166.2	150.2	16.0	- 15.0
1934 . . .	7 513.9	36.7	1 700	66.0	12.6	2 005	98.0	183.8	155.2	28.6	- 2.4
1935 . . .	7 525.5	39.9	1 871	70.9	15.0	2 433	109.2	196.6	161.5	35.1	+ 3.1
1936 . . .	7 525.4	41.9	2 015	75.9	17.9	2 928	121.4	209.2	170.0	39.2	+ 6.6
1937 . . .	7 679.2	44.5	2 186	82.1	22.6	3 770	143.0	239.5	190.8	48.7	+ 15.7

¹ Efter nedskrivning av statskapitalet.

Anm. Uppgifterna om ton för åren före år 1934 ej jämförbara på grund av förändrad redovisning.

Enskilda järnvägar av allmän betydelse, exkl. förstatligade, åren 1913, 1929 samt 1932—1937.

År	Trafike- rad ban- längd km	Persontrafik			Godstrafik, avgiftspliktigt gods			Inkomster, utgifter och driftöverskott av egen järnvägsrörelse			Vinst resp. förlust för året milj. kr. ¹
		Antal resor milj.	Person- km milj.	Persontra- fikink, per bankm kr.	Ton	Tonkm milj.	Gods- trafik- inkomst milj. kr.	Inkomster	Utgifter	Driftöver- skott	
1913 . . .	8 017	39.1	744	2 936	.	1 193	46.9	74.3	46.2	28.0	+ 12.0
1929 . . .	8 859	35.1	779	4 484	.	1 559	90.0	137.3	103.6	33.7	+ 10.9
1932 . . .	8 819	31.0	725	3 918	13.8	875	56.6	97.8	83.8	14.0	- 2.4
1933 . . .	8 785	30.5	726	3 821	14.4	914	57.4	97.4	80.3	17.1	+ 1.9
1934 . . .	8 783	31.8	765	3 946	18.6	1 331	69.2	110.3	84.3	26.0	+ 8.9
1935 . . .	8 841	33.1	816	4 043	19.9	1 443	72.4	114.5	89.3	25.2	+ 9.3
1936 . . .	8 788	33.9	860	4 200	21.1	1 606	77.1	120.6	92.9	27.7	+ 12.2
1937 . . .	8 765	35.1	906	4 385	23.4	1 830	86.2	131.8	101.4	30.4	+ 13.3

¹ Avser förvaltningarnas hela rörelse.

Anm. Jämförbara uppgifter över totala för åren 1913 och 1929 kunna icke lämnas på grund av sammanslagning av järnvägar till en redovisningsenhet.

Hela inrikeessjöfartens totala insegling år 1936 — det sista året, för vilket uppgifter föreligga — utgjorde 33.7 milj. kronor i godsfrakter, 6.7 milj. kronor i passageraravgifter och c:a 200 000 kronor i postavgifter eller sammanlagt 40.6 milj. kronor, vartill komma över 206 000 kronor i tidsbefraktningssavgifter. I dessa summor äro ej inräknade frakter för fartyg av under 20 nettotons dräktighet, frakter i egen trafik samt frakter för bogseringar m. m. Med tillägg av dessa frakter uppgår fraktinseglingen i inrikes fart till c:a 45 milj. kronor och för år 1937 till säkerligen 50 milj. kronor.

Enbart godsfrakterna beräknas för år 1936 till c:a 40 milj. kronor. Vill man söka få dessa frakter jämförbara med järnvägarnas och bilarnas bruttofrakter, måste man tillägga de s. k. sekundära kostnaderna, d. v. s. utgifter för lossning och lastning, hamnavgifter, delvis assurans och expedition m. m., varvid man kommer upp till ett belopp av c:a 55 milj. kronor. Detta belopp inkluderar då frakter etc. för sådana transporter, som ske för omlastning till eller från utlandet och som alltså avse utrikesgods. Dessa transporter uppskattas att gälla c:a 5 milj. kronor, vadan alltså de egentliga inrikestransporterna röra sig omkring 50 milj. kronor.

Den officiella statistikens uppgifter rörande inrikeessjöfartens transporterade godskvantiteter äro ganska ofullständiga. Faktiska uppgifter föreligga endast beträffande de hamnar och lastageplatser, som äga av Kungl. Maj:t fastställd taxa, och även dessa uppgifter äro icke kompletta — sålunda saknas för Göteborg och Stockholm uppgifter rörande det inrikes avgående godset, enär detta ej är belagt med hamnavgift. Med ledning av olika uppgifter kan man emellertid uppskatta den totala inrikes godstrafiken på sjön till c:a 12 milj. ton, varav dock 3 à 4 milj. ton utgöras av flottat timmer.

Sveriges i inrikestrafik gående handelsflotta består dels av fartyg, som gå uteslutande i sådan trafik, dels av fartyg, som gå i kombinerad in- och utrikestrafik. Den förra flottan utgjorde vad ång- och motorfartyg beträffar vid 1936 års slut 515 fartyg om 79 831 bruttoton. Den senare kan endast approximativt uppgivas. Dess tonnage utgör omkring 120 000 bruttoton. Hela handelsflottan, engagerad helt eller väsentligen i inrikes trafik, utgör sålunda c:a 200 000 bruttoton eller, om man reducerar den ovan nämnda siffran, 120 000 ton, med ledning av de intjänta frakterna i in- och utrikesfart, till blott c:a 125 000 ton. Flottans värde utgör c:a 30 milj. kronor och dess bemanning c:a 7 000 personer, vilka dock ej äga sysselsättning hela året om.

Rörande de intjänta fraktintäkterna i olika slag av inrikes fart lämnar kommerskollegii sjöfartsekonomiska utredning för år 1933 uppgifter, som ge viss ledning rörande betydelsen av vart och ett av dem. Efter en del kompletteringar och avrundningar utgöra siffrorna följande:

	Fraktintäkt
Lokal- och hamntrafik	4.0 milj. kr.
Inre fart: linjetrafik	4.0 » »
trampfart	2.5 » »
Kustfart: passagerarelinjefart	8.5 » »
lastlinjefart	7.0 » »
trampfart	7.5 » »
	33.5

Av sammanställningen framgår, att kustfarten är den dominerande inrikesfarten med sina 23 milj. kronor i fraktintäkter. Det största trafikslaget härvidlag är passagerarelinjefarten, som år 1933 intjänade 8.5 milj. kronor i frakter, till över hälften godsfrakter. Lastlinjefarten är av något mindre betydelse, 7 milj. kronor. Den reguljära kustfartens godsfrakter röra sig om c:a 11 milj. kronor. Trampfarten i kustfart är emellertid betydande och intjänade c:a 7.5 milj. kronor. Den allra största delen därav kommer på segelfartygen med hjälpmaskin.

Den inre farten, som inkluderar kanalfart som den viktigaste delen, är ej så betydande. På linjefarten kommer c:a 4 milj. kronor och på trampfarten c:a 2.5 milj. kronor i fraktintäkter.

Inledning.

Gällande lagstiftning om yrkesmässig biltrafik.

Gällande bestämmelser om yrkesmässig trafik återfinnas i motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 med däri senare vidtagna ändringar. De viktigaste av dessa ändringar ha verkställts genom en förordning den 14 juni 1933, varvid bland annat hämnings- och returkörningsrätten i godstrafik begränsades.

Utredningen vill till en början redogöra för *det huvudsakliga innehållet av gällande lagstiftning om yrkesmässig trafik.*

I motorfordonsförordningen definieras begreppet *yrkesmässig trafik* såsom tillhandahållande åt allmänheten av bil mot ersättning. Uttrycket »allmänheten» har i rättstillämpningen givits en mycket vidsträckt innebörd. Enligt ett utslag av Högsta domstolen från år 1926 (N. J. A. 1926: 494) ha sålunda till allmänheten hänförs medlemmar av en ekonomisk förening, vilken med en föreningen tillhörig omnibus låtit mot ersättning transportera medlemmarna tillhörigt gods. Enligt ett annat utslag av samma domstol från år 1931 (N. J. A. 1931: 117) har s. k. firmakörning med bil hänförs till yrkesmässig trafik.

I förordningen skiljes på tre slag av yrkesmässig trafik: *linjetrafik*, varunder inbegripes yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka eller mellan vissa orter; *stadstrafik*, varmed avses annan, inom stad bedriven, yrkesmässig trafik än linjetrafik; samt *länstrafik*, vilken angives såsom inom visst län eller del därav bedriven yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linje- eller stadstrafik. Tillstånd till yrkesmässig trafik meddelas, i fråga om linjetrafik av länsstyrelsen i det eller de län, där trafiken skall äga rum, i fråga om stadstrafik av polismyndigheten i staden samt i fråga om länstrafik av länsstyrelsen. Trafiktillstånd får ej meddelas, därest ej den ifrågasatta trafiken finnes behöfelig med hänsyn till redan förefintliga trafikföretag samt i övrigt lämplig. Trafiktillstånd skall upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga.

Vid meddelande av tillstånd till länstrafik skall bestämmas, å vilken ort bil, som brukas i trafiken, skall vara stationerad (stationsort). För bil, som användes i stadstrafik inom viss *stad*, är staden stationsort.

Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik äger att i anledning av beställning, som emottagits å ort inom trafikområdet, utföra körning från sådan ort jämväl till ort utom detsamma. Vid godstrafik må dock gods icke avhämtas utom trafikområdet annat än för befordran till ort inom detsamma. Vid sådan körning får gods ej heller avhämtas å mera än en utom trafikområdet belägen ort. Har bil tagits i bruk för körning utom stationsorten, skall bilen, sedan körningen avslutats, utan onödigt dröjsmål föras tillbaka till stationsorten. Om körning avslutats utom trafikområdet, får bilen tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet. Vid godstrafik får bilen dock endast å den ort utom trafikområdet, där körningen avslutats, tagas i bruk för dylik körning.

Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik är, såvida icke naturhinder föreligger eller eljest giltigt skäl för vägran är för handen, skyldig att på anfordran utföra körning inom trafikområde. Om så av särskilda omständigheter påkallas, äger emellertid myndighet, som meddelat tillståndet, helt eller delvis medgiva befrielse från dylik skyldighet.

Vid linjetrafik eller stadstrafik må skjutslegan icke utgå med högre belopp än fastställd taxa medgiver. Sådan taxa, för såväl person- som godsbefordran, skall fastställas av länsstyrelse, som meddelat trafiktillståndet, eller, om sådant tillstånd meddelats av flera länsstyrelser, av länsstyrelsen i det län, där trafiken huvudsakligen skall äga rum. För stadstrafik skall taxan fastställas i den ordning, 23 § ordningsstadgan för rikets städer anger, d. v. s. i Stockholm av överståthållarämbetet och i annan stad av magistraten, vars beslut dock skall underställas vederbörande länsstyrelses prövning.

Ej heller vid länstrafik må skjutslegan utgå med högre belopp än som medges i taxa, vilken det åligger länsstyrelse att, särskilt för personbefordran och särskilt för godsbefordran, utfärda för länet.

Bil må icke användas i yrkesmässig trafik utan att vara för sådan trafik godkänd av den myndighet, som har att meddela trafiktillståndet. Ingen får tjänstgöra som förare av bil i yrkesmässig trafik utan att därtill ha erhållit särskilt tillstånd (trafikkort).

1932 års riksdag.

Biltrafikens snabba utveckling och växande betydelse aktualiserade i början av 1930-talet i vårt land liksom i många andra länder frågan om en reglering av konkurrens mellan den yrkesmässiga biltrafiken och andra kommunikationsmedel.

1932 års riksdag beslöt, i huvudsaklig överensstämmelse med vad bankoutskottet i utlåtande nr 59 hemställt, i skrivelse (nr 364) hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart jämte därmed sammanhängande spörsmål samt därefter vidtaga de åtgärder och, i den mån riksdagens medverkan prövades erforderlig, för riksdagen framlägga de förslag, till vilka utredningen kunde föranleda.

Riksdagen anförde i denna skrivelse bland annat:

Det är helt naturligt, att bilismens snabba genombrott i vårt land icke kunnat ske utan friktioner med de äldre trafikmedlen till lands och sjöss samt att brytningen mellan nytt och gammalt å samfärdselns område måst aktualisera en mängd olika problem av ingripande betydelse icke blott för de därav närmast berörda trafikföretagen utan även för samhället i dess helhet. Den starka konkurrensen från biltrafiken har också medfört, att betydande, i äldre samfärdsmedel nedlagda värden redan gått förlorade och att ytterligare värden stå på spel. Med hänsyn till de alltmer framträdande svårigheterna hava starka krav från de äldre trafikföretagens sida blivit framförda på ingripande av statsmakterna i syfte att få till stånd en reglering av förhållandet mellan olika kommunikationsföretag. I själva verket torde det icke vara möjligt att ernå en full-

ständig överblick över hela det komplex av mycket invecklade problem, som här föreligger, utan att en allsidig utredning i ämnet ägt rum. Ehuru några bestämda direktiv för den ifrågasatta utredningen icke kunna eller böra angivas, vill riksdagen icke underlåta att i detta sammanhang giva uttryck åt vissa allmänna synpunkter av huvudsakligen principiell innebörd.

Då kommunikationsmedlen äro avsedda att tjäna samhället i dess helhet och icke få anses vara självändamål, bör enligt riksdagens mening statens kommunikationspolitik syfta till att främja utvecklingen av sunda och för samhällslivet gagneliga kommunikationsorgan. I den mån ett kommunikationsmedel på grund av teknikens utveckling förlorat sin betydelse, så att dess uppgift bättre tillgodoses genom ett annat kommunikationsmedel, böra åtgärder icke tillgripas för att på konstlad väg öka dess livslängd. Härvid bör likväl ej förbises, att i särskilda fall samhällsintressen eller andra skäl kunna motivera ett stöd från det allmänna åt kommunikationsföretag, som eljest icke kunna ekonomiskt bestå.

I anslutning härtill vill riksdagen för sin del uttala, att — lika litet som hinder böra uppställas för en fri utveckling av biltrafiken, i den mån den bedrives under sunda ekonomiska förhållanden — lika litet böra järnvägsföretag, vilka icke längre fylla en verklig samhällsuppgift, uppehållas genom bistånd från det allmänna eller genom undertryckande av konkurrerande samfärdsmedel. De fördelar i fråga om billiga taxor samt snabbare och bättre tillgodosedd trafik, som motorfordonen i vissa avseenden medfört för den trafikerande allmänheten och näringslivet, böra enligt riksdagens mening bevaras, i den mån så är möjligt utan risk för sönderbrytande av ett ordnat kommunikationsväsende. I och för sig bör det förhållandet, att det allmänna är ekonomiskt engagerat i järnvägsföretag, alltså icke utgöra tillräckligt skäl för att sådana företag skulle främjas genom restriktiva åtgärder mot biltrafiken.

Med den principiella inställning, riksdagen intager till den nu föreliggande frågan, måste riksdagen för sin del hysa starka betänkligheter mot en allmän, tvångsvis ordnad uppdelning av transportmängden på olika slag av transportföretag. Samhällets intressen torde i regel, och i den mån allmänna samhälls-ekonomiska skäl ej betinga undantag, vara bäst betjänta med en sådan fri tävlan mellan de olika transportmedlen, att desamma erhålla den användning, för vilken deras naturliga förutsättningar och företräden göra dem mest ändamålsenliga.

Över huvud taget är det önskvärt, att konkurrensen mellan de olika trafikmedlen sker under förhållanden, som lämna samma möjlighet för samtliga parter till fri tävlan. Vad särskilt beträffar biltrafiken, synes det böra undersökas, huruvida denna trafik bär alla de kostnader för vägväsendet m. m., som rätteligen böra åvila densamma. Å andra sidan bör övervägas, huruvida icke järnvägarna genom lämpliga jämkningar i nu gällande författningsbestämmelser och andra föreskrifter kunna beredas möjlighet till en mera smidig anpassning efter det förändrade läge, som inträtt genom uppkomsten av bilkonkurrensen. Åtgärder i sist angivna riktning skulle bland annat underlätta genomförandet av förenkling i järnvägarnas organisationsformer och rationalisering av deras drift.

1932 års trafikutredning.

Efter bemyndigande av Kungl. Maj:t den 30 juni 1932 tillkallade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Jeppsson, tre personer, nämligen landshövdingen A. W. T. von Sneidern, ordförande, samt ledamoten av riksdagens första kammare, lantbrukaren J. B. Johansson och numera framlidne ledamoten av riksdagens andra kammare, redaktören A. Wikström, att såsom sakkunniga verkställa den av riksdagen begärda utredningen.

De sakkunniga, vilka antogo namnet *1932 års trafikutredning*, hava redovisat sitt arbete i fyra betänkanden, nämligen ett den 22 december 1932 med förslag om vissa ändringar i motorfordonsförordningen (otryckt), ett den 19 januari 1934, innefattande en jämförande översikt av järnvägs- och biltrafiken (stat. off. utr. 1934: 33), ett den 28 februari 1935 med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik (stat. off. utr. 1935: 12) samt slutligen ett den 29 februari 1936 rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel (stat. off. utr. 1936: 16).

Vad som i detta sammanhang är av intresse är givetvis framför allt utredningens år 1935 avlämnade författningsförslag om den yrkesmässiga biltrafiken.

Detta förslag, som från de sakkunnigas sida var enhälligt, lämnade i stort sett principerna för nu gällande bestämmelser i fråga om yrkesmässig biltrafik för *personbefordran* orubbade, men åsyftade däremot att, så vitt *godstransporter* angår, åstadkomma en på nya principer byggd organisation av den yrkesmässiga biltrafiken genom en uppdelning av densamma i två huvudgrupper, närtrafik och fjärrtrafik. Vidare förordades inrättandet av en vägtrafikmyndighet, viss centralisering av tillståndsgivningen, åtgärder för befämjande av trafikutövers sammanslutningar, koncessionsplikt för transportförmedling m. m.

Trafikutredningens förslag om reglering av den yrkesmässiga lastbiltrafiken innebar i sina huvuddrag följande:

Den yrkesmässiga lastbiltrafiken skulle uppdelas i två huvudgrupper, när- och fjärrgodstrafik (eller beträffande linjetrafiken respektive när- och fjärrgodslinjetrafik).

Rätt till *när- och fjärrgodstrafik* skulle tillkomma dels nuvarande utövare av stads- eller länstrafik, som anmält sig vilja begagna nämnda rätt, dels ock de yrkesutövare, som efter det nya systemets införande erhålla tillstånd till bedrivande av sådan trafik. Innehavare av tillstånd till när- och fjärrgodstrafik skulle äga att ombesörja gods- och godstransporter inom ett i samband med beviljande av trafik tillstånd fastställt begränsat område — närtrafikområde — vars gränser icke skulle få i närtrafik överskridas. Beträffande fastställandet av detta områdes storlek innehöll förslaget ingen annan bestämmelse, än att storleken icke finge understiga ett linjerätt avstånd av 30 km från stationsorten räknat. En dylik bestämmelse skulle sålunda icke komma att innebära något hinder för att göra närtrafikområdena

så stora, som det med hänsyn till praktiska erfarenheter under tillämpningen befunnes vara lämpligt. I motiveringen till förslaget har emellertid trafikutredningen förklarat sig anse, att närtrafikområdenas storlek inom särskilt tätt bebyggda trakter med synnerligen god tillgång på järnvägsförbindelser borde lägst bestämmas till en cirkel med en radie av 30 km från trafikutövarens stationsort räknat. I övriga delar av södra och mellersta Sverige borde radien av samma cirkel uppgå till 50—60 km, medgivande en längsta körning av 100—120 km från trafikområdets ena gräns till den andra; i återstående delar av landet borde med hänsyn till de större avstånd, som här förekomme, och en i stort sett något glesare befolkningsfördelning närtrafiken beredas ett något större normalt trafikområde, och vad särskilt det inre Norrland anginge, borde storleken av närtrafikområdena kunna avsevärt utsträckas. Storleken av närtrafikområdena skulle bestämmas av länsstyrelse i det län, vareft stationsorten vore belägen, dock med ledning av allmänna grunder, som Kungl. Maj:t efter vägtrafikmyndighetens hörande skulle fastställa.

Prisbildningen skulle inom närgodstrafiken vara fri nedåt, men uppåt begränsas av maximitaxa. Däremot skulle en fastare prisbildning, än vad nu vanligen förekommer, stödjas genom att i lämplig omfattning gemensamma beställningskontor och andra för yrkesutövarna gemensamma anordningar till trafikens ordnande legaliserades.

Vad åter *fjälltrafiken* angår, skulle jämväl de i densamma förekommande transporterna ombesörjas av närtrafikutövarna.

Enär fjälltrafiken i regel utövades i konkurrens med andra trafikföretag, företrädesvis järnvägarna, vilka för samhället vore av minst samma betydelse som biltrafiken, borde fjälltrafiken underkastas samma skyldighet som järnvägarna att verkställa transporter enligt en fast taxa, fastställd av samma myndighet, som fastställer taxan för järnvägarna, nämligen Kungl. Maj:t. För att denna taxa skulle kunna upprätthållas, vore det, då densamma skulle gälla för ett stort antal eljest konkurrerande trafikutövare, icke nog med att föreskriva taxan till efterrättelse; särskilda organ med uppgift att övervaka och ansvara för taxans tillämpning måste införas. På dessa organ — i trafikutredningens förslag benämnda *fjälltrafikutövare* — skulle samtidigt läggas skyldighet att gentemot allmänheten ansvara för att bilar i fjälltrafik städe funnes att tillgå mot den bestämda taxan så att fjälltrafiken icke, med åsidosättande av allmänhetens intressen, inriktades allenast på de transportuppgifter, som med hänsyn till vederbörande fjälltrafikutövares egna intressen vore att föredraga. Fjälltrafiken borde, till främjande av ett rationellt utnyttjande av redan meddelade trafik-tillstånd, utföras av befintliga närtrafikutövare, och fjälltrafikutövare förutsättes för detta ändamål träffa avtal antingen med erforderligt antal närtrafikutövare eller, mera sannolikt, med närtrafikutövarnas gemensamma beställningskontor (§ 31) eller med en större organisation av närtrafikutövare, varigenom dessa åtaga sig att mot en bestämd ersättning, på rekvisition av fjälltrafikutövarna, ställa bilar till förfogande för utförande av fjällgodstransporter. Allenast därest bilar icke genom sådant avtal kunde erhållas, skulle fjälltrafikutövare äga att, efter särskilt medgivande av vägtrafikmyndigheten, med egna bilar ombesörja fjälltrafiken. För att så mycket som möjligt garantera, att fjälltrafikföretagen icke genom inbördes konkurrens tvingades att frånga taxan och för att i övrigt framskapa en fast organisation av fjälltrafiken, borde landet enligt utredningens förslag indelas i under vissa förutsättningar endast två och i varje fall blott ett fåtal fjälltrafikområden, och rätten till fjälltrafik borde

lämnas allenast ett företag inom varje område, vilket företag alltså skulle hava uteslutande rätt att ombesörja därifrån utgående transporter i fjärrtrafik. Tillstånd borde lämnas allenast företagare, vilka såsom utövare av järnvägs-, ångbåts- eller biltrafik eller på grund av andra särskilda förhållanden kunde anses äga erforderliga förutsättningar för organiserande och bedrivande av fjärrtrafik. Fjärrtrafiken skulle icke vara bunden vid några begränsningar i fråga om avståndet.

Yttranden över 1932 års utrednings förslag.

Över utredningens förslag avgåvos yttranden av ett stort antal myndigheter och sammanslutningar.

I huvudsak tillstyrktes eller lämnades förslaget utan erinran av länsstyrelserna i *Södermanlands, Gotlands, Kristianstads, Älvsborgs och Väster-norrlands län* ävensom av *fullmäktige i riksgäldskontoret, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt *Svenska järnvägsföreningen*.

Länsstyrelsen i Malmöhus län förordade, under tillstyrkan av förslaget i övrigt, vissa kompletterande åtgärder med avseende å närtrafiken.

Tveksamma mot förslaget men likväl i huvudsaklig anslutning till dess principer ställde sig *länsstyrelserna i Stockholms, Jönköpings, Göteborgs och Bohus* samt *Gävleborgs län*.

Generalpoststyrelsen ifrågasatte starkt lämpligheten och möjligheten av förslagets genomförande.

Principiellt avstyrktes förslaget av *överståthållarämbetet, av länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Kalmar, Blekinge, Hallands, Skaraborgs, Värmlands, Örebro, Västmanlands, Kopparbergs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län* ävensom av *järnvägsstyrelsen, Svenska teknologföreningen, Motormännens riksförbund, Kungl. automobilklubben, Sveriges trafikbilägares riksförbund, Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund, Sveriges omnibusägares riksförbund* och åtskilliga andra sammanslutningar.

I kritiken framhölls från många håll, att en uppdelning i när- och fjärrtrafik icke vore behövlig eller lämplig. Vidare invändes i åtskilliga yttranden, att den föreslagna avgränsningen av närtrafiken innebure en konstlad och i varje fall alltför långt gående inskränkning av denna trafiks rörelsefrihet; närtrafikområdena borde bättre anpassas efter naturligt enhetliga områden, såsom exempelvis ett län, och dessutom skulle områden av den storlek, som i utredningens förslag förutsatts, bliva alltför små för att närtrafikutövarna skulle kunna ekonomiskt existera på den trafik, som kunde erhållas inom dem. Beträffande den föreslagna organisationen av fjärrtrafiken har i huvudsak anmärkts, att denna organisation innebure en monopolisering av fjärrtrafiken och följaktligen skulle medföra alla med ett monopol förenade olägenheter i form av höjda priser och bristande anpassning efter näringslivets krav. Med hänsyn till att trafikutredningen räknade med att ledningen av fjärrtrafikföretagen kunde anförtros åt järnvägar eller sjö-

fart eller organisationer, vari nämnda äldre trafikmedel ägde ett väsentligt inflytande, har framhållits, att det kunde befaras, att särskilt järnvägarna komme att begagna sig av ett eventuellt inflytande på fjärrtrafiken för att söka tillintetgöra eller åtminstone allvarligt försvåra densamma.

Av de yttranden, i vilka kritik riktas mot utredningens principer, torde följande böra återgivas.

Generalpoststyrelsen anför:

Det bör knappast råda tvivel om att den av motortrafiken föranledda förbättringen av vårt lands kommunikationer varit en bidragande orsak till att den senaste ekonomiska krisens verkningar relativt hastigt övervunnits. Härvidlag bör icke förbises, att motortrafiken direkt och indirekt berett och allt fortfarande bereder ett synnerligen stort antal arbetstillfällen.

Angeläget är därför att undvika sådana reglerande ingripanden, som kunna lägga hinder i vägen för motortrafikens sunda utveckling. Ej heller bör utan verkligt tvingande skäl arbetslöshet förorsakas inom de områden, där motortrafiken nu bereder arbetstillfällen.

Motortrafikens kraftiga utveckling har givetvis icke kunnat försiggå utan att viss trafik kommit att avledas från de tidigare existerande trafikföretagen, i främsta rummet järnvägarna.

Den jämförelsevis hastiga återhämtning efter krisen, som avspeglar sig i järnvägarnas trafikresultat under 1934 och 1935, synes emellertid giva grundad anledning till antagandet, att farhågorna för, att biltrafiken skulle allvarligt hota järnvägarnas existens, åtminstone i fråga om de viktigare bland dem, varit betydligt överdrivna. Uppenbarligen har det uppsving i näringslivet, som de av motortrafiken skapade förbättringarna av kommunikationerna i de av järnvägarna icke direkt betjänade delarna av landet åstadkommit, även kommit järnvägarna tillgodo i form av ökad trafik. Någon sådan minskning av de med järnvägsdriften förenade arbetstillfällena, som icke flerdubbelt uppvägs av de arbetstillfällen, som av motortrafiken tillskapats, torde näppeligen hava uppkommit.

Det kapital, som av det allmänna vid viss tidpunkt nedlagts för åstadkommande av då nödvändiga kommunikationer, måste givetvis vara underkastat samma ekonomiska värdeväxlingar som annat kapital och kan sålunda icke ständigt behålla sitt ursprungliga värde. Det i järnvägarna nedlagda kapitalet torde dock, i jämförelse med statens och landets samlade tillgångar, icke vara av sådan storleksordning att ens en rätt avsevärd nedskrivning av dessamma — om en sådan nedskrivning verkligen skulle behöva ifrågakomma — skulle medföra några katastrofala verkningar.

Det förefaller därför som om trafikutredningen anlade en väl pessimistisk syn på hithörande förhållanden, då den förutser, att förlusterna för det allmänna, som redan för närvarande antagas vara stora, skulle komma att alltjämt ökas, därest icke en fullständig brytning sker med det nuvarande systemet.

Med allt beaktande av den goda avsikten med trafikutredningens förslag, måste alltså enligt generalpoststyrelsens mening lämpligheten och möjligheten av dettas genomförande i praktiken starkt ifrågasättas.

Järnvägsstyrelsen har avgivit ett utförligt utlåtande, som utmynnar *dels* i avstyrkande, att det remitterade förslaget till förordning angående allmän

automobiltrafik i förevarande skick lägges till grund för en blivande författning i ämnet, dels ock i hemställen, att Kungl. Maj:t måtte vid den av styrelsen som erforderlig ansedd vidare utredningen rörande regleringen av förhållandet mellan sjöfart, biltrafik och järnvägar upptaga till undersökning innebörden av och möjligheterna för en såsom en för regleringen grundläggande åtgärd företagen allmän sänkning av statens järnvägars taxor. Till stöd för dessa yrkanden anföres i huvudsak följande:

Att förekommande osund konkurrens medför allvarliga skador för kommunikationsväsendet i dess helhet och därmed för samhällsekonomin, torde vara allmänt erkänt, och ingen meningsskiljaktighet synes heller råda därom, att en viss ny ordning av lastbilstrafiken vore från samhällsekonomisk synpunkt i hög grad önskvärd.

Otvivelaktigt är också, att en lämplig kombination av åtgärder fallande inom automobilbeskattningsens, järnvägstaxans och motorfordonsförordningens områden skulle lämna största möjlighet att inom rimlig tid åvägbringa en samhällsekonomiskt tillfredsställande trafikfördelning.

För sin del finner järnvägsstyrelsen det ondas rot ligga i den skillnad, som alltjämt består mellan de olika trafikmedlen beträffande kravet på avkastning å kapital i fasta anläggningar. I detta avseende förefinnes nämligen alltsedan järnvägarnas tillkomst en utpräglad dualism inom transportväsendet; järnvägarna ha själva fått bygga, förvalta och underhålla alla för driften erforderliga fasta anläggningar, under det att övriga transportmedel städe haft att tillgå på det allmännas bekostnad iordningställda färdleder m. m. En följd härav är bland annat, att järnvägsbyggnaderna finansierats med medel, varå ränta kräves, på grund varav denna ränta liksom kostnaderna för anläggningarnas underhåll kommit att belasta järnvägstrafikanterna. I motsats därtill ha landsvägarna nära nog genomgående byggts på allmän bekostnad och såsom följd därav ställts till trafikens förfogande utan anspråk på avkastning och i det längsta också utan krav på underhållsbidrag.

Att trafikanternas nuvarande valfrihet mellan olika transportmedel i huvudsak skall bestå, därom torde alla vara ense — 1932 års riksdag har ju redan i förväg tagit bestämt avstånd från tanken på en tvångsvis genomförd uppdelning. För att ett sådant val skall leda till en transportekonomiskt sett för samhället fördelaktig uppdelning av trafiken fordras emellertid en radikal omläggning av statsmakternas ingripanden i prisbildningen på transportmarknaden.

I en sådan reglering, vad de ekonomiska förhållandena beträffar, synes en utjämning i fråga om statens anspråk å bidrag till de fasta kostnaderna för de i allmän ågo varande, för samfärdseln använda anläggningar och anordningar logiskt böra ingå såsom ett första led. Denna utjämning kan ernås antingen genom en höjning av anspråken gentemot landsvägstrafiken, eller genom en sänkning av anspråken å järnvägstrafiken, eller slutligen genom en kombination av båda åtgärderna.

Styrelsen har, med beklagande av nödvändigheten, drivits över på tanken, att den erforderliga utjämningen i fråga om det allmännas anspråk på landsvägarnas och järnvägarnas trafikanter finge sökas i en genomgripande sänkning av de avgifter för järnvägstransport, vilkas även ur näringslivets intressesynpunkter sett mindre lämpliga höjd föranlett överflyttningen av trafik till lands-

vägarna i sådana förbindelser och på sådana avstånd, där för en god allmän transporthushållning kräves järnvägsbefordran.

Om än bilkonkurrensen är det primära motivet för en godstaxesänkning, så borde densamma omfattning dock icke göras helt och ensamt beroende av denna konkurrens räckvidd. Att beakta är nämligen allt fortfarande, att statens järnvägars godstaxa — liksom för övrigt också persontaxa — alltsedan världskrigstidens höjningar kommit att ligga på ett plan, som måste erkännas vara väl högt, ställt i förhållande till det allmänna prisläget i landet.

Genom ifrågakvarande taxesänkning — som bör paras med en omsorgsfull och för likformig utövning starkt centraliserad behovsprövning vid tillståndsgivning — skulle alltså transportekonomin förbättras å båda flankerna, i det att samtidigt skulle erhållas väsentligt ökade transportvärden och avsevärd minskning av samhällets kostnader för transporterna.

Den av järnvägsstyrelsen sålunda till vinnande av en bättre allmän transporthushållning tänkta anpassningen av järnvägstaxan till landets övriga allmänna prisnivåer gäller i första hand statens järnvägars taxa. Eftersom statens järnvägars taxa även är grundvalen för den allmänna samtrafiktaxan, drager emellertid en sänkning av statsbanetaxan automatiskt med sig en minskning av vissa de enskilda järnvägarnas godstrafikinkomster.

Det av järnvägsstyrelsen framförda förslaget skulle enligt styrelsens mening bringa ur världen den olikhet i konkurrensvillkoren, som enligt styrelsens uppfattning är viktigast, nämligen den, vilken hänför sig till den förut påpekade skillnaden i krav på avkastning å kapital i fasta anläggningar. Blott genom en utjämning i detta hänseende kan enligt styrelsens mening trafikmassans glidning från järnvägslinjer till landsvägsleder hejdas.

Trafikutredningen åter har fört fram organisationsfrågan och vad därmed sammanhänger i första linjen, men skjutit övriga åtgärder på framtiden. Järnvägsstyrelsen vill icke förneka denna frågas stora betydelse. Emellertid gäller densamma dock blott en mindre del av biltrafiken, låt vara den som är mest i behov av en nyordning.

Man torde icke heller böra blunda för faran, att en mer eller mindre omfattande monopolisering av den yrkesmässiga fjärrgodstrafiken kan leda till att åtskilliga trafikanter öka den egna bilparken.

Vad trafikutredningen föreslagit i fråga om den yrkesmässiga fjärrgodstrafiken kan sägas innebära densamma omvandling från nära nog oreglerad enskild näring till offentlig verksamhet.

Det ligger i sakens natur, att en sådan omvandling skulle vara det allra säkraste medlet att göra en konkurrenshindrande taxesättning för biltrafiken effektiv. Med hänsyn till de statsbaneföretagets egna ekonomiska intressen, som järnvägsstyrelsen har att bevaka, skulle densamma väl också kunna anses vara för företaget förmånlig, men styrelsen måste dock, med anläggande av en i styrelsens ställning naturlig mera allmän samhällelig syn på saken, taga avstånd från tanken att lägga stora och betydelsefulla delar av vägtrafikväsendet under järnvägarnas kontroll och till bundenhet vid järnvägarnas taxepän, åtminstone så länge som läget för detta taxepän icke är invändningsfritt från näringslivets sida, d. v. s. så länge ej järnvägstaxepän kunnat nedbringas till ungefärlig jämnhöjd med övriga allmänna prisnivåer i landet.

Hade en sådan överensstämmelse mellan järnvägstaxenivå och allmänna prisnivåer förelegat, skulle styrelsen möjligen ha kunnat i princip tillstyrka den av trafikutredningen tänkta ordningen, men styrelsen hade samtidigt måst fråga

sig, om praktiska och politiska möjligheter för den i sin anda monopolistiska ordningens genomförande verkligen kunnat förefinnas. Styrelsen lär då ha varit nödsakad anmäla starka tvivel i varje fall beträffande den tänkta organisationsformen. Det måste bland annat förefalla som en paradox att med det splittrade järnvägsväsendet som organ söka uppbygga en enhetligt ordnad fjärrtrafik å landsvägarna.

Med allt erkännande av den föreliggande utredningens förtjänster, icke blott vad gäller själva betänkandet utan även beträffande förslaget till förordning angående allmän automobiltrafik, kan järnvägsstyrelsen alltså icke förorda, att ansträngningarna nu inriktas på detsamma genomförande. Enligt styrelsens mening skulle nämligen den närmaste följden av en sådan inriktning kunna bli en ett oberäkneligt uppskov med åtgärder, vilka på samma gång skulle ha mer omfattande verkningar och erbjuda mindre vanskligheter.

De betänkligheter, åt vilka styrelsen här givit uttryck, gälla närmast grundvalen för den avsedda organisationen av fjärrgodstrafiken. Även i fråga om bestämmelserna för övrig beställningstrafik för godsbefordran kan styrelsen ej i allo dela trafikutredningens mening. — Det synes nämligen styrelsen lämpligt, att ej göra ändringarna gentemot nuvarande ordning större än vad som kan visas vara starkt av behovet påkallat.

Länsstyrelsen i Uppsala län: Om genom ett nytt trafikmedel konsumenternas- trafikanternas behov tillgodoses på ett bättre sätt än genom järnvägarna, kan en sådan förbättring för näringslivet i dess helhet ha så stor betydelse, att därigenom uppväges den förlust, som uppstår genom kostnaderna för kommunikationsmedlen i och för sig. Härvid kan man icke endast taga i betraktande priset för transporter, utan även andra faktorer, såsom minskad risk för skador, lättare övervakning, enklare emballering m. m. Man måste mera ingående än vad de sakkunniga gjort överväga, huruvida icke de fördelar, som biltrafiken kan medföra för vissa delar av näringslivet, äro så stora, att de motivera en eftergift av anspråket på räntabilitet för vissa delar av det i järnvägarna nedlagda kapitalet. Såvitt fjärrtrafiken angår, förefaller det, som om de sakkunnigas förslag skulle innebära en återgång till det mera svårhanterliga äldre system, som representerats av järnvägarna. Den lättnad för trafikanterna, som i detta avseende uppstått genom biltrafiken, skulle gå förlorad, vartill givetvis skulle bidra den faktiska monopolisering, förslaget skulle medföra för fjärrtrafiken.

Länsstyrelsen i Hallands län: Förslaget utgör en invecklad konstprodukt, som från vissa utgångspunkter, främst förhållandet mellan fasta och föränderliga kostnader vid olika slag av trafikmedel, har vuxit fram genom teoretisk spekulation. Resultatet har blivit ett krångligt och stelt system, som har ganska litet med det levande livet och dess oändliga variationer att skaffa. Man måste säkerligen långt mer än utredningsmännen gjort taga hänsyn till det privatekonomiska intresset hos trafikanterna, som bjuder dem att välja det för dem fördelaktigaste transportsättet. Ifall detta intresse åsidosättes, kommer icke blott hela systemet att framstå som ett olidligt tvång utan även i längden bli omöjligt att upprätthålla. Det torde vara bäst att låta utvecklingen själv få angiva klarare linjer för den fördelning av transportarbete, som är mest rationell. Genom frivilliga sammanslutningar av bilföretag eller av järnvägs- och bilföretag torde betydelsefulla fördelar kunna vinnas. Det är i varje fall allt skäl att tills vidare

vänta med så stränga reglerande åtgärder beträffande biltrafiken, som förslaget innehåller.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län: Då järnvägarnas trafikinkomster under senare tid avsevärt ökats, och det måste anses samhällsekonomiskt oriktigt att icke låta landets dyrbara, till övervägande del med bidrag av bilskattemedel anlagda eller förbättrade vägar i erforderlig mån utnyttjas för biltransporter till fromma för landets innevånare, anser länsstyrelsen, att ett modernt, av allmänheten med rätta uppskattat samt för industri och handel nyttigt trafikmedel icke bör hejdas eller klavbindas i sin utveckling i ändamål att på ett i viss mån konstlat sätt tillföra mindre bärkraftiga järnvägar behövlig trafik.

Länsstyrelsen i Värmlands län: Såsom totalomdöme om det nu föreliggande förslaget beträffande godstrafikens uppdelning i närgodstrafik och fjärrgodstrafik vill länsstyrelsen uttala, att förslaget utgör ett stelt och verklighetsfrämmande system, som skulle innebära ett alltför starkt reglerande ingrepp i konkurrensförhållande mellan bil och järnväg och vars genomförande komme att till nackdel för trafikanterna beröva den yrkesmässiga lastbiltrafiken några av dess förnämsta företräden. I varje fall synes trafikutredningen icke hava kunnat visa sannolikheten av att dess förslag i denna del skulle i större mån än nu gällande lagstiftning möjliggöra skapandet av tillfredsställande förhållanden inom den yrkesmässiga lastbiltrafiken.

Länsstyrelsen i Örebro län: Den nuvarande relativt fria tävlingen mellan olika trafikmedel med den eggelse denna inneburit till förbättringar har för näringslivet varit till synnerlig fördel. Genom en monopolbildning av fjärrtrafiken i anslutning till befintliga järnvägsföretag skulle denna fördel säkerligen till stor del givas till spillo. De för närtrafiken ifrågasatta trafikområdena äro så små, att denna trafik kommer att förlora möjligheten till ekonomiskt bestånd. Huru en dylik indelning i trafikområden skall praktiskt kunna genomföras, synes för övrigt svårt att förstå. Kvar står därjämte alltid, att en sådan artificiell klavbindning av ett viktigt transportmedel måste även för det allmänna bliva till skada. Trafikutredningens förslag skulle säkerligen leda till att ett stort antal trafikanter, som nu för sina transporter anlita bilar i yrkesmässig trafik, själva förskaffade sig sådana med påföljd, att transporterna kunde bedrivas med ännu större frihet än tidigare. Då resultatet å järnvägarna under senare tid väsentligt förbättrats, synes det vara tydligt, att konkurrensfaran delvis varit överdriven. Till den del densamma kvarstår, kan den förvisso mötas med enklare och mindre ingripande medel. En höjning av automobilskatten å lastbilar synes här närmast kunna övervägas. Det förslag till tvångsvis ordnad fördelning av transportuppgifterna, som utredningen framlagt, är enligt länsstyrelsens uppfattning opraktiskt och byråkratiskt samt till sin innebörd olämpligt och skadligt.

Länsstyrelsen i Västmanlands län erinrar, att bilismens genombrott betecknar ett oerhört stort och i viss mån revolutionerande framsteg i transporttekniken och att hittills statsmakternas politik i stort sett varit inriktad på att på allt sätt underlätta bilismens utveckling. Det råder därför obestridligen ett visst motsatsförhållande mellan den hittills följda politiken och trafikutredningens förslag, som syftar till att åtminstone för visst slag av trafik stäcka de möjligheter till ytterligare landvinningar, som det pågående vägbyggandet undan för undan öppnar för biltrafiken.

Att de äldre transportmedlens och särskilt järnvägarnas tidigare faktiska monopolställning rönt ett betydande intrång genom bilarnas uppträdande, kan ur allmän synpunkt icke i och för sig betraktas som en olägenhet. Därigenom har nämligen skapats ett kraftigt incitament till moderniseringar och förbättringar av järnvägsdriften, och det torde icke kunna råda något tvivel om att den livliga verksamhet i denna syftning, som för närvarande pågår och som redan lett till mycket gynnsamma resultat, är en direkt följd av bilkonkurrensen. Mot de sakkunnigas förslag, som innebär ett slags monopolisering av fjärrgodstrafiken under järnvägarnas ledning, kunna givetvis framställas mycket allvarliga erinringar av principiell natur. Men bortsett härifrån synes det tveksamt, huruvida förslaget verkligen kan vara ägnat att bringa järnvägarna någon effektiv hjälp. Det är ju nämligen icke endast i fråga om de långvariga godstransporterna, som bilkonkurrensen gör sig gällande. För de mindre järnvägarna torde konkurrensen om person- och närgodstrafiken spela en minst lika stor roll. Då någon utredning icke föreligger beträffande volymen av de godstransporter, som mera långväga framföras på landsvägarna, saknas möjlighet att bedöma, hurvida ett återförande till järnvägarna av dessa transporter skulle kunna verksamt bidraga till att förbättra järnvägarnas ekonomi.

Huru härmed än må förhålla sig anser länsstyrelsen det just i fråga om fjärrgodstransporterna föreligga stora möjligheter att även utan så vittgående åtgärder, som av trafikutredningen föreslagits, mildra verkningarna av bilkonkurrensen. I sådant avseende förordar länsstyrelsen en höjd beskattning av de tunga lastbilarna, kontroll över att icke å lastbilarna framföres tyngre last än trafikillståndet medger och av att körhastigheten icke överstiger den lagliga. Slutligen erinras även om den bristande likställighet som faktiskt råder i fråga om arbetstidens begränsning vid järnvägs- och bilföretag och som säkerligen är av stor ekonomisk betydelse. En ytterligare begränsning av arbetstiden i biltrafik och framför allt skärpt kontroll över bestämmelsernas efterlevnad anses vara pakallad även ur trafiksäkerhetssynpunkt.

1936 års trafiksakkunniga m. m.

Sedan utlåtande över 1932 års utrednings förslag inkommit, tillkallade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Leo, efter av Kungl. Maj:t den 6 december 1935 lämnat bemyndigande sju sakkunniga för att biträda vid en granskning av det av 1932 års utredning avgivna betänkandet. De sakkunniga voro landshövdingen S. E. J. Lübeck, ordförande, ävensom t. f. kanslirådet H. Berglund, sekreterare, förste aktuarien i kommerskollegium, fil. lic. H. G. E. Eneborg, ordföranden i Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund, lasttrafikbilägaren C. A. Eriksson, Gävle, förste sekreteraren i järnvägsstyrelsen, fil. lic. E. V. Malmkvist, direktören Å. N. J. Nerell, Stockholm, och ordföranden i lastbilägareavdelningen av Sveriges trafikbilägares riksförbund, ombudsmannen G. Svanlund, Göteborg.

Resultatet av den av sistnämnda sakkunniga, vilka antagit benämningen *1936 års trafiksakkunniga*, verkställda granskningen ha dessa framlagt i ett den 20 februari 1936 dagtecknat, i vad huvudpunkterna angår, enhälligt utlåtande (stat. off. utr. 1936: 20).

1936 års sakkunniga anslöto sig till principen om en uppdelning av den yrkesmässiga lastbiltrafiken i när- och fjärrtrafik samt uppdragandet av administrationen och kontrollen över fjärrtrafiken åt särskilda fjärrtrafikföretag. I den närmare utformningen av de olika delarna av den sålunda föreslagna organisationen föreligga däremot ej oväsentliga skiljaktigheter mellan de båda utredningarnas förslag.

1936 års sakkunniga ansågo icke uteslutet att, om ingen ändring åstadkommes, nästa kris kunde medföra en betydande och definitiv förlust av järnvägskapital med därav föranledda konsekvenser även för stora grupper av trafikanter och för det allmänna. De sakkunniga framhöllo, att en uppdelning i när- och fjärrtrafik skulle komma att möjliggöra tillgodoseendet av flera viktiga ändamål. I första hand åsyftades möjlighet att för fjärrtrafiken föreskriva och upprätthålla en bestämd taxa, fastställd liksom järnvägstaxan, av Kungl. Maj:t, vilket skulle i denna trafik liksom för trafikmedel, med vilka fjärrtrafiken konkurrerar, skapa en större fasthet i priserna. Vidare skulle åt fjärrtrafiken kunna givas en organisation, som för allmänheten garanterade tillgång på transporter i sådan trafik icke allenast, såsom merendels vore fallet, huvudsakligen till orter, som redan tidigare hade goda transportlägenheter, utan jämväl till andra orter mot skälig taxa.

1936 års sakkunniga hava i princip anslutit sig till tanken att som norm för gränsdragningen lägga ett visst av handelsförhållanden m. m. betingat avstånd från stationsorten. De förordade emellertid, att gränsen för närtrafikområdet vidgades samt att en dubbel bestämning infördes, nämligen så, att en transport i närgodstrafik karakteriserades därav, att den *dels* icke överstege en viss transportlängd (*närtrafikavstånd*), *dels* ock fölle inom ett visst, för närtrafikutövaren anvisat *närtrafikområde*. Närtrafikavstånd och närtrafikområde borde för närtrafikutövare med stationsort inom visst län eller del av län generellt fastställas av vägtrafikmyndigheten på förslag av länsstyrelsen samt efter samråd med länsstyrelser i de län, till vilka närtrafikområde kunde komma att sträcka sig. Storleken av närtrafikavståndet förutsattes därvid komma att tillmätas så, att trafikutövaren städse bereddes tillfälle att utöva närgodstrafik inom det naturliga handels- och omsättningsområde, i vilket hans stationsort är belägen. För varje fall borde dock icke — utom i det inre Norrland — närtrafikavstånd eller avstånd från stationsort till närtrafikområdes gräns överstiga 100 km.

I fråga om organisationen av fjärrtrafiken framhöllo trafiksakkunniga, att enligt deras mening väsentliga med trafikutredningens förslag förenade nackdelar vore, *dels* att detsamma vore byggt på förutsättning, att inom stora fjärrtrafikområden allenast skulle finnas ett fjärrtrafikföretag, *dels* också att detsamma icke i tillräcklig grad anvisade utövarna av yrkesmässig automobiltrafik eller av dem bildade organisationer såsom dem, vilka i

första hand borde ifrågakomma såsom fjärtrafikutövare, utan tvärtom räknade med möjligheten och måhända syntes vilja befrämja, att även andra organisationer eller med biltrafiken i viss mån konkurrerande trafikföretag i detta avseende bleve ledande.

Den organisationsform, som borde främst ifrågakomma, skulle enligt trafiksakkunnigas förslag bestå däri, att tillstånd till bedrivande eller, rättare sagt, organiserande av fjärtrafik företrädesvis lämnades till organisationer av trafikutövare, därest de syntes erbjuda tillräckliga garantier för att tillfredsställande besörja trafiken. Enligt de sakkunnigas mening borde ett fjärtrafikdistrikt utgöra en sammanhängande bygd. Dess storlek borde i regel icke understiga ett län.

I sitt den 29 februari 1936 avgivna betänkande om förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel (stat. off. utr. 1936: 16) har 1932 års trafikutredning hemställt, att »Kungl. Maj:t i syfte att åvägabringa en sund reglering av förhållandet mellan olika för allmän trafik upplåttna kommunikationsmedel, utöver i 1935 års betänkande avhandlade åtgärder för reglering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken, måtte vidtaga erforderliga åtgärder för dels sådan skyndsam revidering av statens järnvägars godstaxa, som med hänsyn ej mindre till näringslivets behov än till statsfinansiella och järnvägsekonomiska synpunkter numera kan visa sig önskvärd och möjlig, under beaktande jämväl av beräkningsbar lastbilskonkurrens samt av statsbanetaxans i mångt och mycket normerande betydelse för taxor och fraktavgifter vid landets övriga kommunikationsföretag och härav härflytande betydelse för upprätthållandet av ett välordnat och allsidigt kommunikationssystem, dels ock inrättande av ett allmänt kommunikationsråd».

Enligt betänkandet borde uppgifterna för kommunikationsrådet omfatta såväl frågor av principiell innebörd, berörande landets planmässiga utrustning med kommunikationsmedel av olika slag och vissa kommunikationsväsendet berörande författningar, i vad dessa äro av kommunikationsekonomisk innebörd, som ock administrativa åtgärder av större betydelse för flera samfärdselgrenar, icke blott beträffande järnvägstaxorna utan även beträffande sådana taxor vid befordran med post, flyg eller automobil ävensom hamntaxor, vilka stå under statlig kontroll, allt i syfte att bringa kommunikationsväsendets olika grenar till möjligast harmoniska samverkan. Under det att järnvägsrådet, sedermera lämpligen ersatt av ett av kommunikationsrådet utsett arbetsutskott, förmedlar samförstånd och samarbete mellan statens järnvägar och näringslivet, skulle sålunda kommunikationsrådet representera näringslivet i förhållande till kommunikationsväsendets olika grenar och rådgivande stå till Kungl. Maj:ts förfogande.

Propositionen nr 161 till 1936 års riksdag.

I huvudsaklig anslutning till 1936 års trafikskakunnigas förslag framlade Kungl. Maj:t genom proposition nr 161 för 1936 års riksdags yttrande förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil.

I berörda proposition anförde föredragande departementschefen, statsrådet Leo, om behovet av en lagstiftning bland annat:

Med sin i olika avseenden större rörelsefrihet har den yrkesmässiga biltrafiken riktat kännbara angrepp mot järnvägarnas tidigare ställning. I den mån detta lett till att järnvägarna tvingats — och med fortsättande av sin verksamhet även förmått — att mera ändamålsenligt anpassa sig efter trafikens och allmänhetens krav, kan den sålunda inledda konkurrensen sägas ha haft övervägande goda verkningar. Men järnvägarna ha drivits än längre, och i sin strävan att bevara eller återförvärva kundkretsen föranletts till taxenedsättningar, som i många fall ekonomiskt underminerat företagens bestånd. För att behålla och om möjligt utöka sina vunna områden har biltrafiken och dess företagare likaledes pressat sina taxor allt längre ned, med påföljd att, som också i utredningarna framhållits, det ekonomiska och sociala läget för de inom denna transportverksamhet sysselsatta måste anses vara allt annat än tillfredsställande. Det lider intet tvivel om, att detta tillstånd, om det får obehindrat fortsätta, kommer att leda till ökade svårigheter för flera av de enskilda järnvägsföretagens bestånd och till fortsatt försämring av de ekonomiska och andra villkor, som erbjudas de i biltrafiken sysselsatta. En dylik fortsatt utveckling kan icke tjäna något berättigat intresse.

Om med hänsyn till det nu anförda det kan anses påkallat, att staten vidtager de reglerande åtgärder, som ett allmänt intresse påfordrar, men å andra sidan sådana ingrepp böra undvikas, som syfta till en konstlad uppdelning av transportmängden eller till ett ensidigt gynnande av det ena trafikmedlet på det andras bekostnad, så återstår utvägen, att såvitt möjligt åstadkomma sådana förhållanden, att de olika trafikmedlen lämnas samma möjligheter till fri tävlan. Detta kan åter huvudsakligen ske på två olika vägar: antingen genom att i allt väsentligt likställa järnvägarna med bilarna eller genom att underkasta bilarna i huvudsak samma förpliktelser som järnvägarna. Det förra skulle för järnvägstrafikens del betyda eftergift helt eller delvis från skyldigheten att ombesörja regelbunden trafik, att hålla fasta taxor och att utföra även sådana transporter, som icke vore för järnvägen särskilt förmånliga. En sådan lösning skulle emellertid komma att medföra så genomgripande och oberäkneliga verkningar för vårt lands näringsliv, att den icke på något ansvarigt håll ifrågasatts. Det återstår då blott det andra alternativet, som innebär, att det även för biltrafikens del föreskrives tillämpning av en skälig, av offentlig myndighet fastställd taxa och en transportskyldighet av mera reell innebörd, än den, som för närvarande föreligger.

Det nu föreliggande förslaget bygger på sistnämnda alternativ, men avser likväl icke att genomföra detsamma till dess yttersta konsekvenser genom att låta nyss nämnda förpliktelser gälla för hela den yrkesmässiga trafiken med lastbilar. Tvärtom avses att genom uppdelning av denna trafik i när- och fjärrtrafik möjliggöra att ställa den del av lastbilstrafiken, nämligen närtrafiken, som, i det den rör sig på automobilens primära och mest betydande verksam-

hetsfält, fyller en uppgift, som icke kan ombesörjas med samma fördel av något annat trafikmedel, utanför nyssnämnda förpliktelser. Allenast till den del den yrkesmässiga lastbilstrafiken bedrivs på längre avstånd och därvid så gott som undantagslöst under konkurrens med de övriga trafikmedlen, äro nyssnämnda förpliktelser avsedda att bliva gällande.

Förslaget i propositionen innebar i korthet i fråga om godstrafikens uppdelning, att för närtrafiken skulle i samband med tillståndsbeviljandet fastställas viss maximitransportlängd (närtrafikavstånd) inom ett särskilt anvisat område (närtrafikområde), därvid i första hand skulle vara normerande det handels- och transportområde inom ett län eller sammanhängande delar av olika län, till vilket stationsorten närmast vore att hänföra. Närtrafiken skulle bedrivas på grundval av individuella tillstånd och under frihet för varje närtrafikutövare att inom gränserna för det givna trafiktillståndet organisera sin trafik så ändamålsenligt som möjligt. Vad beträffar fjärrtrafiken, så skulle densamma bedrivas inom och från relativt stora distrikt (fjärrtrafikdistrikt), därvid förutsattes, att tillstånd till utövande av fjärrtrafik skulle inom varje distrikt meddelas allenast en eller eljest ett begränsat antal företagare, s k. fjärrtrafikutövare, vilka i första hand borde utgöras av organisationer av närtrafikutövare. Fjärrtrafiken skulle bland annat vara underkastad kontroll av en central vägtrafikmyndighet, och tillstånd till fjärrtrafik skulle innefatta skyldighet att utföra förekommande godstransporter mot ersättning enligt av Kungl. Maj:t fastställd taxa. Även i åtskilliga andra avseenden innefattade Kungl. Maj:ts förslag betydande ändringar av de gällande bestämmelserna om yrkesmässig automobiltrafik.

Författningsförslaget i propositionen har fogats som bilaga till detta betänkande.

1936 års riksdag.

I anledning av propositionen väcktes ett flertal motioner. I åtta av dessa (I: 337 och 362; II: 682, 697, 707, 709, 724 och 728), undertecknade av sammanlagt ett stort antal ledamöter, hemställdes i olika ordalag, att riksdagen måtte förklara, att förslaget icke borde läggas till grund för lagstiftning. Kritiken i motionen riktade sig framför allt mot den föreslagna uppdelningen i när- och fjärrtrafik men rörde även andra delar av förslaget.

På hemställan av andra lagutskottet, som behandlade propositionen, anmälde riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t, att riksdagen vid granskning av det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil, funnit förslaget icke böra läggas till grund för lagstiftning i ämnet samt anhöll, att Kungl. Maj:t under beaktande av vad i utskottets utlåtande anförts ville upptaga ärendet till fortsatt bered-

ning samt, därest nytt förslag i ämnet komme att innehålla bestämmelser, innefattande mera betydande ingrepp i näringsfriheten, framlägga en sådan lagstiftning för riksdagen i enlighet med § 87 regeringsformen.

I sitt ifrågavarande utlåtande, nr 54, vilket i denna del godkändes av riksdagen, har utskottet anfört:

Automobilismens genombrott har medfört omfattande förändringar inom näringslivet. Såväl tillverknings- som avsättningsproblemen ha härigenom kommit i ett delvis nytt läge. Tillgången till snabba och överallt framkomliga transportmedel har i betydelsefulla hänseenden förändrat förut tillämpade regler för förläggning av industriell verksamhet och otvivelaktigt befordrat näringslivets utveckling.

Teknikens fortsatta framsteg komma med all sannolikhet att ytterligare höja bilarnas användbarhet. Det måste anses vara ett samhällsintresse, att ett effektivt utnyttjande av den tekniska utvecklingen icke genom statliga åtgärder omöjliggöres eller väsentligt försvåras. Vad som i samhällets intresse synes önskvärt är en ökad och ej en minskad rörlighet i varudistributionen.

Särskilt under en lågkonjunktur är näringslivet i hög grad beroende av tillgången på billiga och smidiga transporter. Såsom generalpoststyrelsen framhållit i sitt yttrande över trafikutredningens förslag till förordning angående allmän automobiltrafik, torde det knappast råda något tvivel om, att den av motortrafiken föranledda förbättringen av vårt lands kommunikationer varit en bidragande orsak till att den senaste ekonomiska krisens verkningar relativt hastigt övervunnits.

Då 1932 års riksdag i skrivelse till Kungl. Maj:t anhöll om en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart, befann sig landets järnvägsväsen i en allvarlig ekonomisk kris, som man var benägen att i främsta rummet tillskriva konkurrensen från motortrafikens sida. Det har emellertid visat sig, att med det förbättrade allmänna konjunkturläget följt en stegring även av järnvägarnas trafik och inkomster, trots att motortrafiken samtidigt starkt utvecklats. För åren 1934 och 1935 lämnade sålunda såväl statens järnvägar som privatbanorna, de senare betraktade som enhet, ett ej oansenligt driftsöverskott. Den jämförelsevis hastiga återhämtningen efter krisen, som avspeglar sig i järnvägarnas driftsresultat för nämnda år, synes, såsom bland andra generalpoststyrelsen framhållit, giva anledning till antagande, att farhågorna för att automobiltrafiken skulle äventyra järnvägarnas existens, åtminstone i fråga om de viktigare bland dem, varit betydligt överdrivna.

Utskottet övergår härefter till en granskning av vissa principer för den föreslagna regleringen.

I propositionen bibehålles den uppdelning av den yrkesmässiga godstrafiken i närtrafik och fjärrtrafik med väsentligt skilda villkor, vilken, såsom framgår av utskottets redogörelse, utgjorde en av kärnpunkterna i trafikutredningens förslag och i något förändrad form upptogs av 1936 års sakkunniga. Mot en sådan klyvning av transporter på olika avstånd ha mycket starka invändningar gjorts i ett flertal utlåtanden över trafikutredningens förslag. Enligt § 25 i Kungl. Maj:ts förslag skall närtrafikområde i regel utgöra det handels- och transportområde, till vilket stationsorten närmast är att hänföra. Närtrafikavstånd eller avstånd från stationsort till närtrafikområdes gräns må utom i

vissa delar av Norrland icke överstiga 10 mil. Utskottet vill till en början erinra, att de på en plats eller inom ett visst område befintliga industri-, hantverks- eller handelsföretagen i stort sett torde ha väsentligt skiftande handelsområden, varför några enhetliga handelsområden endast i ringa utsträckning torde finnas. Utskottet vill vidare fästa uppmärksamheten på att några minimimått för närtrafikområden och närtrafikavstånd ej angivas i förslaget, vilket måste väcka betänkligheter. Därest en lagstiftning i enlighet med propositionens förslag komme till stånd, skulle, på grund av närtrafikområdenas snäva begränsning, som fjärrtrafik i betydande utsträckning betecknas och behandlas en mängd transporter, vilka äro av tämligen lokal karaktär. Härigenom skapas i själva verket två former av fjärrtrafik, nämligen dels de egentliga långfärderna, för vilka för närvarande särskilt kraftiga vagnar huvudsakligen komma till användning, dels sådan mera lokalt betonad trafik, i vilken med fördel torde kunna användas samma vagnar som i närtrafik. Någon tillfredsställande utredning angående trafikvolymen i närtrafik och i fjärrtrafik föreligger ej, varför följderna av den ifrågasatta regleringen redan av detta skäl synas svåra att överblicka.

Enligt utskottets mening torde det med hänsyn till förslagets syfte att reglera konkurrensförhållandet mellan järnvägstrafik och yrkesmässig automobiltrafik finnas anledning befara, att vid bestämmandet av taxorna för fjärrtrafiken större hänsyn kommer att tagas till motsvarande järnvägstaxor än till lastbilstrafikens självkostnader. En sådan taxesättning komme sannolikt att försvåra automobilens fortsatta utveckling som ett självständigt transportmedel med säregna företräden och medföra ökade bördor för allmänheten och näringslivet.

Det synes kunna ifrågasättas, huruvida den föreslagna regleringen av den yrkesmässiga trafiken verkligen är ägnad att i avsedd omfattning befordra den åsyftade utjämningen i konkurrensen mellan järnväg och automobil. Den sannolika utvecklingen torde bliva, att en mycket betydande del av den trafikavledning från den yrkesmässiga lastbilstrafiken, som vore att förvänta, icke komme järnvägarna till godo utan övertoges av bilar, vilka ägas av trafikanterna. En skärpt lagstiftning om den yrkesmässiga biltrafiken måste följas av en ansvällning av den enskilda bilparken. Utskottet vill erinra, att redan för närvarande omkring 60 procent av lastbilsbeståndet står utanför den yrkesmässiga trafiken. Den utveckling, som sålunda kan väntas följa av den föreslagna regleringen, skulle i olika hänseenden medföra mindre önskvärda konsekvenser. Det har från olika håll uttalats, att samhällets samlade trafikapparat är för vidlyftig i förhållande till sina arbetsuppgifter och att därför en sund samhällsekonomi fordrar en minskning av denna apparat. Detta missförhållande skulle sannolikt ökas i stället för minskas, om transportuppgifter, vilka för närvarande ombesörjas av den yrkesmässiga automobiltrafiken, övertoges av trafikanternas egna lastbilar, vilka som regel icke utnyttjas i samma grad som lastbilar i yrkesmässig trafik.

Följderna på arbetsmarknaden av den föreslagna trafikregleringens genomförande torde var svåra att överblicka. Den yrkesmässiga trafiken bereder direkt eller indirekt ett synnerligen stort antal arbetstillfällen. Departementschefen har gjort gällande, att föreliggande förslag bland annat åsyftar att förbättra det ekonomiska läget för dem, som sysselsättas inom den yrkesmässiga trafiken. Då åtskilliga av dessa säkerligen leva under besvärande ekonomiska förhållanden, skulle enligt utskottets mening en förbättring av de ekonomiska villkoren för ifrågavarande yrkesgrupper vara önskvärd. Det torde emellertid kunna

dragas i tvivelsmål, att en sådan utveckling skulle främjas av den ifrågasatta regleringen, vilken torde komma att nedsätta den yrkesmässiga trafikens konkurrenskraft samt därigenom synnerligen menligt inverka på uppdragsfrekvensen. En minskad sysselsättning inom den yrkesmässiga trafiken och närstående yrkesgrenar skulle vara att befara. Den ökning av den enskilda lastbilstrafiken på den yrkesmässiga trafikens bekostnad, som vore att emotse, torde vidare föra med sig, att självständiga företagare förvisas från marknaden för att i viss utsträckning ersättas med anställda. Detta måste ur social synpunkt anses föga lyckligt.

Bland den yrkesmässiga trafikens utövare hysas starka farhågor beträffande följderna av den ifrågasatta lagstiftningen. Såsom ett uttryck härför kan nämnas, att Lastbilsägareförbundet av Sveriges trafikbilägares riksförbund samt Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund i skrivelse den 6 mars 1936 till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet anhållit, att förslag rörande den yrkesmässiga trafiken icke måtte framläggas för innevarande riksdag. Nämda båda riksförbund och ett flertal andra sammanslutningar av utövare av yrkesmässig automobiltrafik hava i inlagor till utskottet med skärpa framhållit, att det föreliggande förslaget icke är av beskaffenhet att böra läggas till grund för lagstiftning i ämnet.

Järnvägsstyrelsen har i sitt yttrande över det av 1932 års trafikutredning framlagda förslaget angående den yrkesmässiga automobiltrafiken avstyrkt det samma samt hemställt, att Kungl. Maj:t måtte vid den av styrelsen som erforderlig ansedd vidare utredningen rörande regleringen av förhållandet mellan sjöfart, biltrafik och järnvägar upptaga till undersökning innebörden av och möjligheterna för en såsom en för regleringen grundläggande åtgärd företagen allmän sänkning av statens järnvägars taxor. Enligt styrelsen skulle genom en sådan taxesänkning, som beträffande den yrkesmässiga automobiltrafiken bör paras med en omsorgsfull och för likformig utövning starkt centraliserad behovsprövning vid tillståndsgivning, transportekonomin förbättras å båda sidorna. Enligt järnvägsstyrelsens mening skulle den närmaste följden av genomförandet av trafikutredningens förslag kunna bli ett oberäkneligt uppskov med åtgärder, vilka på samma gång skulle hava mera omfattande verkningar och erbjuda mindre vanskligheter. Styrelsen anser det otvivelaktigt, att en lämplig kombination av åtgärder fallande inom järnvägstaxans, motorfordonsförordningens och jämväl automobilbeskattningens områden skulle lämna största möjlighet att inom rimlig tid åvägabringa en samhällsekonomiskt tillfredsställande trafikfördelning.

Utskottet vill vidare erinra om att 1932 års trafikutredning i sin den 29 februari 1936 avgivna utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel hemställt, att Kungl. Maj:t i syfte att åvägabringa en sund reglering av förhållandet mellan olika för allmän trafik upplåtna kommunikationsmedel, utöver i 1935 års betänkande avhandlade åtgärder för reglering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken, måtte vidtaga erforderliga åtgärder för dels sådan skyndsamt revidering av statens järnvägars godstaxa, som med hänsyn ej mindre till näringslivets behov än även till statsfinansiella och järnvägsekonomiska synpunkter numera kan visa sig önskvärd och möjlig, under beaktande jämväl av beräkningsbar lastbilskonkurrens samt av statsbanetaxans i mångt och mycket normerande betydelse för taxor och fraktavgifter vid landets övriga kommunikationsföretag och härav härflytande betydelse för upprätthållandet av ett välordnat och allsidigt kommunikationssystem, dels ock inrättande av ett

allmänt kommunikationsråd med uppgifter och sammansättning enligt av trafikutredningen angivna riktlinjer.

Vad järnvägsstyrelsen och trafikutredningen sålunda uttalat och hemställt synes utskottet vara förtjänt av uppmärksamhet.

Det förefaller utskottet angeläget, att, innan man eventuellt går att vidtaga en mera genomgripande reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken, en ingående prövning sker, om icke åsyftat resultat kan vinnas genom en lösning i nära anslutning till det förslag, järnvägsstyrelsen framlagt. Enligt utskottets mening tala starka skäl för att åtgärder vidtagas i syfte att söka rationalisera landets splittrade järnvägsväsen och därigenom skänka järnvägarna ökad konkurrenskraft. Efter en allmän taxerevision och eventuella andra åtgärder inom järnvägsväsendet torde den yrkesmässiga automobiltrafiken utan otillbörligt men för järnvägarna kunna lämnas större rörelsefrihet än vad Kungl. Maj:t i förevarande proposition ansett möjligt.

Vid den kritik, som utskottet riktat mot Kungl. Maj:ts förslag, har utskottet givetvis ingalunda förbisett, att den yrkesmässiga automobiltrafiken kräver reglerande åtgärder. Utskottet ser i ett klokt handhavande av tillståndsgivningen ett av de främsta medlen för att nå sunda förhållanden på transportmarknaden. Enligt utskottets mening bör en verklig behovsprövning äga rum i varje särskilt fall och tillstånd icke lämnas till yrkesmässig trafik i andra fall eller för längre tid än som kan anses sakligt motiverat. En viss centralisering av tillståndsgivningen synes med hänsyn till vikten av enhetlighet vara önskvärd. Det torde kunna ifrågasättas, huruvida man i sådant hänseende bör gå längre än till att låta länsstyrelserna samt möjligen i fråga om städer med minst 50 000 invånare polismyndigheterna bliva tillståndsgivande myndigheter.

Enligt utskottets mening är frågan, huruvida de tyngre lastbilarna för närvarande erlægga en skatt, som med hänsyn till vägpåfrestning kan anses skälig, även i förevarande sammanhang förtjänt av stor uppmärksamhet. Såsom framgår av utskottets ovan lämnade redogörelse har innevarande års riksdag på förslag av bevillningsutskottet (betänkande nr 24) i skrivelse (nr 154) till Kungl. Maj:t hemställt, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning angående automobilbeskattningen och därvid beakta vad i betänkandet anförts. I betänkandet har framhållits, bland annat, att de tyngre motorfordonen, vilkas lastkapacitet alltjämt synes öka, torde åstadkomma större slitning å vägarna samt i varje fall kräva en större hållfasthet i vägarnas underlag än de lättare motorfordonen. Enligt bevillningsutskottets mening kan det ifrågasättas, huruvida sålunda orsakade merkostnader för vägväsendet täckas genom den nuvarande beskattningen av de tyngre fordonen. Det torde sålunda finnas anledning antaga, att vid den utredning rörande automobilbeskattning, som kan förväntas, spørsmålet om ökad beskattning av tyngre lastbilar göres till föremål för övervägande.

På grund av vad sålunda anförts har utskottet ej kunnat finna Kungl. Maj:ts förslag utgöra en lycklig utgångspunkt för en lösning av de föreliggande trafikproblemen, som kan tillgodose allmänhetens bästa och på ett rättvist sätt avväga de olika trafikmedlens inbördes intressen. Med denna allmänna uppfattning har utskottet ansett en på detaljer ingående kritik vara överflödig.

Utskottet vill föreslå riksdagen att uttala, att Kungl. Maj:ts ifrågasvarande förslag icke bör läggas till grund för lagstiftning i ämnet samt att förevarande spørsmål böra göras till föremål för fortsatt beredning i det sammanhang och i anslutning till de synpunkter, utskottet ovan angivit.

I motionen II: 707, vari yrkas avstyrkande av propositionen, har hemställts, att riksdagen i sitt yttrande till Kungl. Maj:t måtte uttala, att nytt förslag i ämnet bör framläggas till riksdagens antagande i enlighet med § 87 regeringsformen. Enligt utskottets mening innehåller det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget bestämmelser av sådan betydelse för transportmarknaden och därmed för hela näringslivet, att riksdagen, om den skulle anse den ifrågasatta lagstiftningen böra komma till stånd, icke borde inskränka sig att avgiva yttrande över dessa bestämmelser utan borde för sin del fatta beslut rörande desamma. Utskottet vill föreslå riksdagen att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att därest ett nytt förslag rörande den yrkesmässiga trafiken kommer att innehålla bestämmelser, innefattande mera betydande ingrepp i näringsfriheten, en sådan lagstiftning måtte framläggas för riksdagens beslut jämlikt § 87 regeringsformen. Utskottet tänker därvid, bland annat, på bestämmelser om vissa förutsättningar för trafikillstånds beviljande, trafikillstånds giltighetstid samt med trafikillstånd förenade rättigheter och skyldigheter. Utskottet vill i detta sammanhang erinra, att riksdagens medverkan jämlikt § 87 regeringsformen ansetts erforderlig vid mera betydande inskränkningar i näringsfriheten.

Sju av utskottets ledamöter reserverade sig, därav en blankt. De övriga sex ansågo, att förslaget i propositionen borde med vissa jämkningar läggas till grund för lagstiftning.

Fortsatt utredningsarbete.

Det fortsatta utredningsarbetet lades därefter upp efter flera linjer.

Rationalisering av järnvägsväsendet.

Efter bemyndigande av Kungl. Maj:t den 8 juli 1936 tillsattes 1936 års järnvägskommitté för att verkställa undersökningar beträffande förutsättningarna för ett sammanförande i statens hand av det enskilda järnvägsnätet i landet eller delar därav ävensom för de övriga åtgärder i fusions- och rationaliseringssyfte, som kunde befinnas ändamålsenliga.

Kommittén har den 15 oktober 1938 framlagt betänkande rörande åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet (stat. off. utr. 1938: 28). I detta förordas ett förstatligande av de enskilda järnvägarna såsom den lämpligaste lösningen av järnvägarnas organisations- och rationaliseringsproblem. En ledamot var delvis av skiljaktig mening och föreslog, att ett eventuellt förstatligande av de enskilda järnvägarna skulle begränsas till att omfatta endast sådana järnvägar, som sakna eller kunna befaras sakna förmågan att fullgöra sina uppgifter inom trafikväsendet.

Kommitténs majoritet har sammanfattat sina utredningar och förslag på i huvudsak följande sätt:

Den nuvarande splittringen inom det svenska järnvägsväsendet innebär allvarliga brister och nackdelar, vilka äro ägnade att försvåra järnvägarnas rationella utnyttjande och tillgodoseendet av näringslivets och allmänhetens krav på möjligast snabba och bekväma transporter. För trafikanterna betyder den bristande enhetligheten, att transportererna fördras, att förfarandet blir onödigt

omständigt och tidskrävande samt att, särskilt vad godstrafiken beträffar, transporttiderna bliva onödigt långa. För järnvägarna själva innebär splittringen en ekonomisk svaghet, som särskilt i samband med den skarpa konkurrensen från automobiltrafikens sida för åtskilliga järnvägar medfört en starkt försämrad ställning.

Vissa icke oväsentliga rationaliseringsåtgärder av betydelse för järnvägarnas drift och ekonomi synas åtminstone tekniskt genomförbara även inom ramen av järnvägsväsendets nuvarande organisation. Såvida icke statsmakterna skola ställa betydande medel till de enskilda järnvägarnas förfogande för dessa åtgärders genomförande och i avsevärt ökad utsträckning ingripa reglerande och kontrollerande beträffande järnvägarnas drift och skötsel, blir emellertid förverkligandet av dessa åtgärder helt beroende på de enskilda järnvägarnas eget initiativ samt på deras förmåga att anskaffa de betydande nya kapital, som erfordras för genomförandet av nödiga rationaliseringar. Garantier saknas sålunda för att en dylik rationaliseringsprocess verkligen blir genomförd. Järnvägsväsendets organisationsfråga skulle dessutom i varje fall förbli olöst och de med själva splittringen förenade olägenheterna kvarstå.

En omorganisation av järnvägsväsendet genom sammanslagning i ett mindre antal grupper av de enskilda järnvägarna, *fusionering*, skulle otvivelaktigt möjliggöra snabbare och smidigare transportanordningar och ett visst förbilligande för trafikanterna. Fusioneringsalternativet förutsätter emellertid bland annat, att omfattande rationaliseringsåtgärder bliva genomförda. I likhet med vad nyss sagts i fråga om rationaliseringar inom nuvarande systems ram gäller, att garantier saknas för att de behövliga åtgärderna verkligen bliva genomförda. Därest staten skulle ålägga järnvägarna att vidtaga nödiga åtgärder härutinnan och, i den mån så påkallats, uppträda som långivare för åtgärdernas ekonomiska genomförande, torde detta medföra att staten funne sig böra uppställa sådana fordringar beträffande företagens ledning och drift, att de i själva verket bleve i väsentliga avseenden att likställas med statsägda järnvägsföretag. Vidare skulle en lösning av järnvägarnas problem genom fusionering endast till viss del vara ägnad att förverkliga önskemålet om ett enhetligt järnvägsväsende. Någon säkerhet för att en fusionering komme till stånd föreligger heller icke. En lagstiftning, som under alla förhållanden förmådde framtvinga en fusion, lär enligt svenska rättsbegrepp icke kunna åstadkommas. En reorganisation av vårt järnvägsväsende genom fusioner måste därför alltid vara beroende av frivillig medverkan från åtminstone den eller deras sida som skulle övertaga respektive järnvägsföretag. Inga garantier torde finnas för att en sådan medverkan står till buds.

De fördelar man ur ekonomisk och driftteknisk synpunkt vill vinna genom en nyordning av landets järnvägsväsende skulle säkrast och i större utsträckning uppnås genom ett *förstatligande*, d. v. s. ett totalt enhetliggörande av järnvägsnätet. Ett förstatligande skulle avlägsna med den nuvarande splittringen förenade olägenheter, stärka järnvägsväsendets ekonomi och effektivitet samt på olika sätt åstadkomma en ordning, som gör det möjligt att på det mest rationella sätt utnyttja järnvägarnas transportkapacitet till båtnad för landets ekonomiska utveckling och till förhindrande, så vitt möjligt, av att i järnvägarna redan nedlagda kapital förintas. Kommittén förordar därför ett förstatligande av de enskilda järnvägarna såsom den ändamålsenligaste och säkraste lösningen av järnvägsväsendets organisations- och rationaliseringsproblem.

Ett införlivande med statens järnvägar av de enskilda järnvägarna synes

enligt kommitténs mening böra ske så samtidigt som möjligt. Av praktiska skäl kan emellertid en införlivning icke ske helt samtidigt. En tidrymd av fem år synes lämpligen böra anslås för genomförande av ett förstatligande. Under denna tid böra förvärven med åtföljande införlivning ske successivt efter en av järnvägsstyrelsen uppgjord och av Kungl. Maj:t fastställd plan, med beaktande av att i första hand sådana järnvägar förvärfvas, vilkas införlivande är mest ägnat att medföra ökad transporteffektivitet och driftekonomiska besparingar. I övrigt torde de möjligheter till uppgörelser om förvärv, som i de särskilda fallen visa sig föreligga, bliva i viss mån bestämmande för den inbördes ordningen vid införlivandet av de olika järnvägarna.

Kommittén förutsätter, att frivillig överenskommelse om förvärv av de olika järnvägssektionerna skall kunna träffas på basis av respektive företags affärsvärde. För det fall att ett eller annat järnvägsföretag skulle uppställa icke antagbara villkor och därigenom äventyra enhetliggörandet, framlägger emellertid kommittén utkast till lag om inlösen av enskild järnvägsverksamhet, innebärande befogenhet för Kungl. Maj:t att, därest förhållandena det påkalla, medgiva statens järnvägar att inlösa enskild järnvägsrörelse och därmed sammanhörande rörelse (järnvägsverksamhet) efter en på i lagen angivet sätt verkställd objektiv värdering av företaget. Bestämmelserna i lagen avse även i tillämpliga delar förfarandet vid fusionering.

Utredning angående den yrkesmässiga biltrafiken.

Efter bemyndigande av Kungl. Maj:t den 5 september och den 9 oktober 1936 tillkallades nio personer — *1936 års trafikutredning* — för att verkställa utredning rörande erforderliga åtgärder för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga biltrafiken.

Såsom direktiv för de sakkunnigas arbete gäller, bland annat: Ett klokt handhavande av tillståndsgivningen torde vara ett av de främsta medlen för att ernå sunda förhållanden på transportmarknaden. En viss centralisering av tillståndsgivningen syntes därvid ägnad att underlätta behovsprövningen. Vid den fortsatta utredningen rörande den yrkesmässiga automobiltrafiken borde också i första hand undersökas, i vad mån efter dessa linjer en tillfredsställande ordning kunde vinnas. Emellertid syntes den fortsatta utredningen angående den yrkesmässiga trafikens organiserande icke böra begränsas till att avse allenast nyss angivna väg för avhjälpande av de rådande missförhållandena på ifrågavarande område. Då en tvångsvis ordnad uppdelning av transporter på olika slag av transportmedel måste ur olika synpunkter anses olämplig och sålunda de olika slagen av transportmedel måste vart för sig hävda sig under inbördes konkurrens, torde såsom ett principiellt mål för en reglering, i varje fall av den långväga trafiken, böra uppställas, att konkurrensmöjligheterna för de olika transportmedlen ställde sig någorlunda lika. För vinnande av detta mål kunde erfordras åtgärder vid sidan av reglerandet av den yrkesmässiga automobiltrafiken, enkannerligen revision av järnvägarnas godstaxor och vissa förändringar i fråga om bilbeskattningen. Men uppenbart vore, att

även sättet för själva trafikens anordnande kunde röna inverkan av intresset att tillgodose nämnda princip. Härvid syntes icke blott sättet för tillståndsgivningen och behovsprövningen komma i fråga, utan jämväl andra åtgärder i reglerande syfte torde böra tagas under övervägande. Exempelvis syntes det icke vara uteslutet, att en viss kontroll över taxeställningen kunde vara erforderlig liksom ock en viss skärpning av bestämmelserna angående transportplikt. Huruvida en dylik reglering förutsatte vissa särbestämmelser för den långväga trafiken, syntes vara en fråga, åt vilken måste ägnas särskild uppmärksamhet. Utredningsuppdraget torde sålunda böra omfatta verkställandet av en förutsättningslös utredning i hela dess vidd av frågan om erforderliga åtgärder för reglering av den yrkesmässiga biltrafiken. Emellertid borde även andra åtgärder än lagstiftning komma under övervägande. Sålunda kunde exempelvis en genom frivilliga organisatoriska åtgärder åstadkommen ökad rationalisering av transportväsendet och taxesättningen för transporterarna tänkas leda till förbättring av de nuvarande förhållandena.

Revision av bilbeskattningen.

Genom beslut den 7 maj 1937 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för finansdepartementet att tillkalla sakkunniga för att verkställa utredning rörande bilbeskattningen. De i anledning härav tillkallade utredningsmännen — *1937 års automobilskatteutredning* — hava den 28 december 1937 avgivit betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande automobilbeskattningen (stat. off. utr. 1937: 53).

Med anslutning i allt väsentligt till de sakkunnigas förslag framlade Kungl. Maj:t för 1938 års riksdag proposition nr 234 med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ i förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt m. m. I första hand innebar förslaget borttagande av gummiringskatten. Ett belopp motsvarande totalsumman av sistnämnda skatt föreslogs uttaget dels genom höjning av skatterna å drivmedel, dels ock genom viss höjning av fordonskatten.

På förslag av bevillningsutskottet (betänkande nr 16) biföll riksdagen propositionen.

Genom särskilda författningar den 29 april 1938 (S. F. S. nr 136—144) genomfördes därefter de ifrågasatta ändringarna i bilskattelagstiftningen m. m.

Revision av statens järnvägars godstaxa m. m.

Såsom framgår av vad ovan anförts, har frågan om en revidering av statens järnvägars godstaxa under de senaste åren vid skilda tillfällen och i olika sammanhang varit föremål för uppmärksamhet.

Med skrivelse den 17 november 1937 har järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t överlämnat en inom styrelsen och på dess uppdrag av särskilda utredningsmän verkställd utredning angående revidering av statens järnvägars godstaxa jämte därtill anknyttande preliminärt förslag till dylik taxa, varvid järnvägsstyrelsen förklarar sig förutsätta, att särskilda kommitterade komme att av Kungl. Maj:t tillsättas för ärendets fortsatta och allsidiga beredning.

Vidare må nämnas, att föreningen för inre vattenvägar i framställning till Kungl. Maj:t, varöver kommerskollegium utlätit sig den 22 januari 1938, hemställt om föranstaltande av en officiell utredning av kanalsjöfartens framtida betingelser och de åtgärder, som kunde från statens sida anses av utredningens resultat påkallade. I sitt utlåtande har kommerskollegium under betoning av statsbanetaxans normerande betydelse för övriga kommunikationsföretags taxor bland annat anfört, att frågan huruvida och i så fall vilka särskilda åtgärder med hänsyn till kanaltrafiken, som kunde vara påkallade, borde göras till föremål för undersökning först sedan utredningen rörande statens järnvägars godstaxa slutförts, samt föreslagit, att i den sakkunnigberedning, som kunde komma att tillsättas för utredning av statsbanetaxan, även sjöfartsintresset bleve företrätt av särskild representant.

Efter bemyndigande av Kungl. Maj:t den 25 februari 1938 hava sakkunniga — *1938 års järnvägstaxekommitté* — tillkallats för att verkställa utredning rörande ny taxa för transporter av gods å statens järnvägar m. m.

Till taxekommittén ha för övervägande överlämnats 1932 års trafikutrednings slutbetänkande rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel ävensom den ovannämnda framställningen rörande kanalsjöfarten jämte i dessa ärenden avgivna utlåtanden.

I direktiven för järnvägstaxekommittén anföres bland annat:

Vid den förestående taxeutredningen synes böra uppställas som ledande princip, att statens järnvägar i egenskap av affärsföretag har att i konkurrens med andra på transportmarknaden arbetande företag förränta det bokförda statsbanekapitalet. Med hänsyn till de förändringar, som kunna inträffa inom transportväsendet, torde det visserligen icke få anses uteslutet att omfattningen av denna förräntningsplikt i en framtid kan — på liknande sätt som vid företagna eller föreslagna nedskrivningar — få upptagas till förnyad prövning. Under beaktande av de fördelar för hela näringslivets utveckling, som låga transportkostnader innebära, synes emellertid förräntningen av det enligt statsmakternas beslut såsom förräntningspliktigt bokförda statsbanekapitalet få vara normerande för taxenivåns genomsnittliga höjd.

Från denna utgångspunkt torde de sakkunniga få taga under övervägande de återverkningar, vilka en blivande ny godstarifiering vid statsbanorna kan förväntas medföra inom andra grenar av landets transport- och kommunikationsväsende, samt i nämnda hänseende eftersträva en sådan avvägning av de nya tarifferna, att å ena sidan ett för statsbanorna godtagbart inkomstöverskott

kan beräknas men å andra sidan övriga transport- och trafikföretag icke påverkas på sådant sätt och i sådan omfattning, som ur samhällsekonomisk synpunkt kan anses otjänligt. Ett därmed sammanhängande om ock vidare och mera positivt syfte med utredningsarbetet bör vara, att statsbanetaxan med kommersiellt riktig anpassning till inträdda och förutsebara förändringar på den allmänna transportmarknaden blir ägnad att befordra det nationalekonomiska intresset av en god allmän samhällelig hushållning med de realnyttigheter — personal och materiel — som tillsammantagna behöva ianspråktagas för det allmänna transportarbetets verkställande och det allmänna samfärdselbehovets tillfredsställelse...

Det bör ankomma på de nu förordade sakkunniga att till noggrann omprövning upptaga frågan, huruvida och i vad mån en ny godstaxa för statsbanorna må kunna uppbyggas med hänsynstagande till de enskilda järnvägarnas förhållanden ävensom huruvida denna nya taxa kan bli tjänlig för den allmänna godssamtrafiken vid nuvarande system i stort sett bibehållet eller om det kan bli nödigt att beträffande godssamtrafiken tillskapa ett nytt system.

1936 års trafikutredning.

Allmän motivering.

Bilismens genombrott, betydelse och karaktär. Bilismens genombrott har varit av en nära nog revolutionerande betydelse inom samhällslivet. Dess verkningar inom många områden ha varit av en så genomgripande art, att de närmast kunna jämföras med följderna av järnvägarnas tillkomst och utveckling. Motortrafiken har redan efter ett par decennier skapat sig en betrodd ställning vid sidan av järnvägar och sjöfartsföretag och har visat sig kunna på ett värdefullt sätt komplettera de äldre trafikmedlen. Såsom andra lagutskottet framhöll vid 1936 års riksdag har tillgången på det nya snabba och i stort sett överallt framkomliga trafikmedlet i betydelsefulla hänseenden förändrat förut tillämpade regler för förläggning av industriell verksamhet och otvivelaktigt befordrat näringslivets utveckling.

På grund av bilismen har landets vägväsende utvecklats i allt mera stegrad tempo till allmänt gagn. Det torde icke heller kunna bestridas, att konkurrensen från bilarna kraftigt stimulerat järnvägs- och sjöfartsföretag att genom förbättrade anordningar av olika slag bjuda allmänheten ökade förmåner.

Persontrafiken, i synnerhet omnibustrafiken, har väsentligt bidragit till att bryta förut avskilda orters isolering. Över nästan hela landet har spänts ett nät av busslinjer. Vid början av år 1937 funnos inom landet 3 637 koncessionerade busslinjer med en sammanlagd längd av 112 750 km. Icke mindre än 3 433 av dessa linjer hade anknytning till järnväg. Den trafikerade väglängden utgjorde 45 938 km. Såsom jämförelse kan nämnas, att samtliga järnvägars totala banlängd vid slutet av 1936 var 16 709 km. Med ledning av den i mitten av föregående år verkställda försöksutredningen beträffande omfattningen av yrkesmässig godstrafik med bil eller släpvagn har den yrkesmässiga lastbiltrafiken under år 1937 beräknats omfatta en befördrad godsmängd av sammanlagt i runt tal 41.5 miljoner ton med ett fraktbelopp av 134.5 miljoner kronor. Det utförda transportarbetet uppskattades till 640 miljoner tonkm. Den befördrade godsmängden fördelades efter transportavstånd på det sätt, att 97.6 procent av godsmängden hänförde sig till transportlängder ej överstigande 100 km. Motsvarande tal för avstånd upp till 10, 30 och 50 km

voro respektive 69.3 procent, 87.2 procent och 93.5 procent. Den yrkesmässiga lastbiltrafiken har följaktligen en ganska utpräglad lokal karaktär. En betydande del av dessa transporter avsåg säkerligen forsling av gods till och distribution av gods från järnväg.

En jämförelse med järnvägarna ger vidare vid handen, att den i yrkesmässig biltrafik under år 1937 transporterade godsmängden med omkring 15 procent översteg den som befordrats å landets samtliga järnvägar. Den totala fraktinkomsten var däremot omkring 40 procent mindre, medan det utförda transportarbetet uppgick till endast ungefär en niondel av järnvägarnas. Jämför man endast lastbiltrafiken över 50 km med järnvägarnas totala trafik visar det sig, att godsmängden och transportarbetet för den förra uppgick till blott 8 respektive 6 procent av järnvägarnas, medan fraktinkomsterna utgjorde 14 procent.

Utvecklingen rider fort inom den yrkesmässiga biltrafiken. Resultaten av försöksutredningen torde icke i alla avseenden vara fullt betecknande för situationen av i dag. De förändringar och förskjutningar, som kunna ha förekommit, torde emellertid i stort sett ej jäva den allmänna bild, som denna utredning gav av den yrkesmässiga godstrafiken med bil.

Den oerhörda utvecklingen av den yrkesmässiga trafiken under ett relativt kort tidsförlopp har givetvis icke kunnat äga rum, om ej myndigheterna visat stor förståelse för det nya trafikmedlets värde och betydelse.

Den tekniska utvecklingen i fråga om motorismen pågår i rask takt och torde i allt högre grad komma att öka bilarnas användbarhet och konkurrenskraft. Såsom andra lagutskottet uttalade vid 1936 års riksdag måste det vara ett samhällsintresse, att ett effektivt utnyttjande av de tekniska framstegen icke genom statliga åtgärder omöjliggöres eller väsentligt försvåras. En ökad rörlighet i trafikapparaten måste i hög grad komma samhället i dess helhet till godo.

Det är självfallet, att ett nytt trafikmedel med en sådan inneboende explosiv kraft som bilismen under sitt framträngande måste bliva föremål för en intensiv uppmärksamhet från allmänhetens, andra kommunikationsmedels och från statsmakternas sida. Redan på ett tidigt stadium blev det också nödvändigt att underkasta den yrkesmässiga trafiken en viss rättslig reglering med huvudsakligt syfte att åstadkomma ordning och reda inom denna trafik.

Utredningar och förslag 1932—1936. Den yrkesmässiga trafikens utveckling i början av 1930-talet samtidigt med att den totala transportvolymen inom landet på grund av en inträdande lågkonjunktur sjönk, måste självfallet framkalla oro hos de äldre trafikmedlen, vilka fingo sina driftresultat försämrade och ansågo konkurrensen från den yrkesmässiga biltrafiken vara en av huvudorsakerna härtill. Kravet på en trafikreglering

restes därför i vårt land liksom i flertalet andra stater med högt näringsliv och väl utvecklat kommunikationsväsende.

1932 års riksdag anhöll närmast under intryck av de svårigheter, som syntes ha genom konkurrensen från den yrkesmässiga biltrafiken uppkommit för de äldre trafikmedlen, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa en allsidig utredning av frågan om åtgärder för att ernå en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart jämte därmed sammanhängande spörsmål.

Riksdagen uttalade i sin skrivelse, att det vore önskvärt, att konkurrensen mellan de olika trafikmedlen skedde under förhållanden, som lämnade samma möjligheter för samtliga parter till fri tävlan. Detta krav har också kommit till uttryck i direktiven för de utredningar, som därefter sysslat med hithörande frågor.

Så tillsattes 1932 års trafikutredning, vars år 1935 avgivna betänkande överarbetades av 1936 års trafiksakkunniga. Dessa utredningar resulterade i en proposition till 1936 års riksdag med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil.

Huvudpunkten i förslaget var godstrafikens uppdelning i när- och fjärrtrafik samt den särskilda organisatoriska regleringen av fjärrtrafiken.

Propositionen innefattade emellertid även förslag om åtgärder, som ansågos erforderliga — även fränsett konkurrensförhållandet till andra trafikmedel — för att åstadkomma ökad ordning och reda inom den yrkesmässiga biltrafiken.

I denna proposition uttalade föredragande departementschefen, att syftet med en reglering borde vara att om möjligt åstadkomma sådana förhållanden, att de olika trafikmedlen lämnades samma möjligheter till fri tävlan. Detta kunde enligt departementschefens mening huvudsakligen ske på två olika vägar, nämligen antingen genom att i allt väsentligt likställa järnvägarna med bilarna eller genom att underkasta bilarna i huvudsak samma förpliktelser som järnvägarna. Departementschefen ansåg sig böra förorda det andra alternativet, som enligt hans mening skulle innebära, att det även för lastbiltrafikens del föreskrevs tillämpning av en skälig, av offentlig myndighet fastställd taxa och en transportskyldighet av mera reel innebörd än den gällande. Förslaget i propositionen avsåg likväl icke att låta nyss nämnda förpliktelser gälla för hela den yrkesmässiga godstrafiken. Genom uppdelningen av trafiken i när- och fjärrtrafik åsyftades nämligen att skapa möjlighet att ställa den del av lastbiltrafiken, nämligen närtrafiken, som fyllde en uppgift, som icke kunde ombesörjas med samma fördel av något annat trafikmedel, utanför de särskilda förpliktelser, som ansågos nödvändiga för den del av den yrkesmässiga lastbiltrafiken, som bedreves på längre avstånd och därvid så gott som undantagslöst under konkurrens med de övriga trafikmedlen.

1936 års riksdag fann förslaget icke böra läggas till grund för lagstiftning samt hemställde i skrivelse till Kungl. Maj:t om fortsatt beredning av ärendet under beaktande av vad andra lagutskottet anfört. Utskottet framhöll i sitt av riksdagen i denna del godkända utlåtande, att det förefölle angeläget, att, innan man eventuellt ginge att vidtaga en mera genomgripande reglering av den yrkesmässiga biltrafiken, en ingående prövning skedde, om icke åsyftat resultat kunde vinnas genom en lösning i nära anslutning till vad järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande över 1932 års utrednings betänkande ifrågasatt, nämligen en allmän sänkning av järnvägstaxorna samt en omsorgsfull och för likformig utövning starkt centraliserad behovsprövning vid meddelande av tillstånd till yrkesmässig biltrafik. Efter en allmän taxerevision och eventuellt andra åtgärder inom järnvägsväsendet, syntes den yrkesmässiga biltrafiken utan otillbörligt men för järnvägarna kunna lämnas större rörelsefrihet än vad Kungl. Maj:t i propositionen ansett möjligt. En stark minoritet inom utskottet ansåg dock, att förslaget i propositionen kunde efter vissa jämkningar läggas till grund för lagstiftning.

Fortsatt utredningsarbete. I anledning av riksdagens ställningstagande kopplades det fortsatta utredningsarbetet in på delvis nya banor.

Så tillsattes 1936 års järnvägskommitté på sommaren 1936 för att undersöka förutsättningarna för ett sammanförande i statens hand av det enskilda järnvägsnätet i landet eller delar därav samt för de övriga åtgärder i fusions- och rationaliseringssyfte, som kunde befinnas ändamålsenliga. Kommittén har i sitt den 15 oktober 1938 framlagda betänkande förordat ett förstatligande av de enskilda järnvägarna såsom den ändamålsenligaste och säkraste lösningen av järnvägsväsendets organisations- och rationaliseringsproblem.

På hösten 1936 tillsattes 1936 års trafikutredning för att enligt mindre vittsyftande direktiv verkställa utredning av frågan om erforderliga åtgärder för reglering av den yrkesmässiga biltrafiken. Enligt direktiven borde även andra åtgärder än lagstiftning komma under övervägande. Sålunda kunde exempelvis en genom frivilliga organisatoriska åtgärder åstadkommen ökad rationalisering av transportväsendet och taxesättningen för transporter tänkas leda till förbättring av förhållandena.

Slutligen har — efter förberedande undersökningar av utredningsmän inom järnvägsstyrelsen — i början av innevarande år åt en särskild kommitté — 1938 års järnvägstaxekommitté — uppdragits att verkställa utredning rörande ny taxa för godstransporter å statens järnvägar. Enligt direktiven skulle en sådan avvägning av de nya tarifferna eftersträvas, att å ena sidan ett för statsbanorna godtagbart inkomstöverskott kunde beräknas men å andra sidan övriga transport- och trafikföretag icke påverkades

på sådant sätt och i sådan omfattning, som ur samhällsekonomisk synpunkt kunde anses otjänligt.

Utveckling inom kommunikationsväsendet sedan 1936. Järnvägarna utgöra allttjämt stommen i vårt lands transportsystem, och det står över varje diskussion, att järnvägarna i stort sett fortfarande äro oundgängliga i vårt lands ekonomiska liv.

Då 1932 års riksdag hemställde om utredning rörande åtgärder för att uppnå en sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart, befann sig landets järnvägar otvivelaktigt i ett allvarligt krisläge, som man var benägen att till väsentlig del tillskriva konkurrensen från den yrkesmässiga biltrafikens sida. Det därefter förbättrade allmänna konjunkturläget har emellertid medfört en väsentlig stegring av järnvägarnas trafik och inkomster. För åren 1934—1937 ha såväl statens järnvägar som privatbanorna, de senare betraktade som en enhet, uppvisat ej obetydliga driftöverskott. Bedömandet av järnvägarnas möjligheter i det långa loppet bör givetvis icke ske med utgångspunkt från enbart vare sig en lågkonjunktur eller en högkonjunktur.

De tidigare yppade farhågorna för att den yrkesmässiga biltrafiken skulle hota järnvägarnas existens över huvud taget måste betecknas såsom överdrivna. Andra omständigheter än biltrafiken nämligen i första hand den senaste lågkonjunkturen ha varit de kraftigast verkande orsakerna till försämringen. Den i mitten av år 1937 verkställda försöksutredningen rörande den yrkesmässiga lastbiltrafikens omfattning har givit vid handen, att bilkonkurrensen på sträckor över fem mil icke är av sådan betydelse, som man på många håll tidigare antagit. I detta sammanhang bör erinras om andra lagutskottets uttalande vid 1936 års riksdag, att någon tillfredsställande utredning angående trafikvolymen i närtrafik och fjärtrafik ej föreläge, varför följderna av den ifrågasatta regleringen redan av detta skäl syntes svåra att överblicka.

Att en betydande trafikavledning ägt rum från järnvägarna till den yrkesmässiga och den privata biltrafiken är emellertid ovedersägligt. Det är givetvis svårt att avgöra till vilken del denna avledning är att hänföra till den *yrkesmässiga* biltrafiken. Man bör emellertid å andra sidan ej förglömma bilismens betydelse för järnvägarna ifråga om tillförsel- och distributionstrafik.

Inom den yrkesmässiga biltrafiken ha förhållandena under senare år undergått en ej oväsentlig förändring till det bättre. Enligt vad länsstyrelserna meddelat trafikutredningen motsvarar för närvarande antalet bilar i yrkesmässig trafik i stort sett det förefintliga behovet. Orsakerna till denna jämvikt torde väl huvudsakligen bero på det förbättrade konjunkturläget, som medfört ökad efterfrågan på lastbilar och möjliggjort ett bättre utnyttjande av desamma. Men även andra omständigheter ha in-

verkat. Sålunda torde åtskilliga tillståndsmyndigheter ha i väsentlig mån skärpt behovsprövningen i ärenden om trafiktillstånd. Detta jämviktsläge inom den yrkesmässiga biltrafiken har haft goda återverkningar i fråga om konkurrensen med andra trafikmedel samt mellan trafikutövarna inbördes. De flesta företagarna inom den yrkesmässiga biltrafiken torde driva sin rörelse efter ekonomiskt sunda principer med tyngdpunkten lagd på att genom en förstklassig kundtjänst förvärva och vidmakthålla allmänhetens förtroende. Den konkurrens om transporter, som dessa företagare bedriva med andra trafikmedel och med varandra, kan i stort sett icke karakteriseras såsom osund, då den i allmänhet baseras på ett taxeläge, som visserligen icke medger några större förtjänster men likväl gör rörelsen bärig. Det torde i detta sammanhang böra framhållas, att trafikutövarnas organisationer, vilka äro stadda i stark utveckling, verka för att åstadkomma ett jämnare taxeläge. De tidigare ej sällsynta fribytarna inom den yrkesmässiga trafiken, vilka genom ruinerande konkurrensmetoder åstadkommit oro och irritation på transportmarknaden, ha i ej obetydlig omfattning försvunnit eller övergått till mera sunda arbetsformer.

Det är självfallet, att en högkonjunktur är ägnad att verka i sanerande riktning inom den yrkesmässiga biltrafiken. Om efterfrågan på bilar kraftigt stegras och det övervägande antalet trafikutövare beredes god sysselsättning, blir yrket mera lönsamt, varigenom förutsättningarna för en destruktiv konkurrens i stort sett bortfalla. Den relativa avspänning, som numera råder mellan trafikutövarna inbördes i konkurrenshänseende, är givetvis ett glädjande faktum, men det torde vara berättigat att med en viss försiktighet emotse den kommande utvecklingen. Det är ej uteslutet, att en vikande konjunktur kommer att medföra en viss försämring av förhållandena. Det torde emellertid icke kunna bestridas, att den yrkesmässiga trafiken numera är bättre rustad än tidigare för att med bibehållen ordning möta en depression inom yrket.

Anmärkningsvärt är dock det även från ansvarigt trafikutövarehåll vitsordade faktum, att åtskilliga företagare icke ställa sig till efterrättelse bland annat meddelade föreskrifter om begränsning av hämtnings- och returkörningsrätten samt om högsta tillåtna last. Detta förhållande, vilket givetvis är ägnat att väcka de allvarligaste betänkligheter, torde delvis få sin förklaring av att dessa föreskrifter av många trafikutövare ansetts på ett olämpligt sätt begränsa bilarnas naturliga rörelsefrihet.

I fråga om motorfordonsbeståndet kan en anmärkningsvärd ökning av de tyngre bilarna konstateras. Vid 1937 års utgång uppgick antalet bilar i yrkesmässig eller privat trafik, lastande *minst* 3 000 kg, till 11 497. Vid 1936 års slut funnos endast 5 653 bilar med lastförmåga *över* 3 000 kg (statistiken omlagd).

I fråga om de av 1937 års försöksutredning omfattade 16 482 lastbilarna

utgjorde den tillåtna maximilasten för 3 635 bilar eller 22.1 procent 3 001—4 000 kg, för 484 bilar eller 2.9 procent 4 001—5 000 kg samt för 203 bilar eller 1.2 procent över 5 000 kg.

Försöksutredningen utvisade vidare, att de längre transporternas procentuella andel i totaltransporterna ökade kraftigt med fordonens stigande maximilast.

För lastbilar utan släpvagn med maximilast i grupperna högst 2 000 kg, 2 001—3 000 kg, 3 001—4 000 kg, 4 001—5 000 kg samt över 5 000 kg föll på avstånd över 5 mil av den befordrade godsmängden respektive 0.9, 3.6, 9.2, 26.9 och 44.6 procent. Stegningen är påfallande stor.

Den kraftiga ökningen av de tyngre bilarna torde giva ett stöd för antagandet, att de långväga transporterna med bil under senare år ej oväsentligt tilltagit. Denna utveckling, i vad den avser yrkesmässig trafik, har säkerligen i viss mån sin förklaring i den verksamhet, som bedrivs av vissa transportförmedlingsföretag.

En ändrad uppfattning om förhållandet mellan bilismen och övriga kommunikationsmedel har i allt högre grad börjat slå igenom. Den meningen har blivit alltmera allmän, att den yrkesmässiga biltrafiken icke till övervägande del är en naturlig fiende till järnvägar och sjöfart utan på ett förträffligt sätt kan komplettera dessa. Viljan till samarbete har under de senaste åren ökats, och såväl järnvägs- som sjöfartsföretag ha i betydande utsträckning träffat avtal om samarbete med utövare av yrkesmässig biltrafik. Givetvis har även det förhållandet, att järnvägarna själva i allt större utsträckning börjat utöva yrkesmässig biltrafik, medfört en större förståelse på dessa håll för de fördelar, som en välordnad biltrafik kan erbjuda allmänheten. Statens järnvägar ha hittills huvudsakligen intresserat sig för busstrafiken och äga numera ett avsevärt antal linjer.

Riktlinjer för en ny lagstiftning. Genom de båda föregående utredningarnas arbete har skapats ett värdefullt underlag för bedömandet av den yrkesmässiga biltrafikens problem. Betydelsen av detta tidigare utredningsarbete bör därför ej underskattas, även om statsmakterna skulle välja andra riktlinjer än dem, som förordats av 1932 års utredning och 1936 års trafikakkunniga.

Enligt 1936 års trafikutrednings mening bör man ej lägga konstlade hinder i vägen för biltrafikens sunda utveckling. Syftet med en ny lagstiftning om den yrkesmässiga trafiken bör därför vara att skapa en sådan ordning, att biltrafiken kan bestå och tillväxa under sunda ekonomiska betingelser såsom ett självständigt kommunikationsmedel med sina särregna företräden. Det statliga ingripandet bör i görligaste mån begränsas till åtgärder, som äro nödvändiga för att uppnå nämnda syfte. Statsmakterna kunna emellertid icke bortse från det nationalekonomiska intresset

av en sund hushållning i fråga om den samlade trafikapparaten. Allmänheten bör dock i största möjliga utsträckning ha frihet att välja det trafikmedel, den vill begagna. Genom en sund konkurrens mellan olika trafikföretag torde en naturlig uppdelning av transporterna mellan dem i betydande utsträckning komma till stånd. Ytterst bestämmande för företrädet kommer givetvis alltid att bli den tekniska och ekonomiska utvecklingen beträffande varje särskilt trafikmedel.

En tillfredsställande ordning torde under nuvarande förhållanden knappast stå att vinna, utan att åtgärder i olika hänseenden vidtagas i fråga om såväl bilar som järnvägar.

Vad som med hänsyn till järnvägarna själva i deras egenskap av transportmedel erfordras är rationalisering samt en väl avvägd taxepolitik. Sålunda framhåller 1936 års järnvägskommitté, att den nuvarande splittringen inom det svenska järnvägsväsendet innebär allvarliga brister och nackdelar, vilka vore ägnade att försvåra järnvägarnas rationella utnyttjande och tillgodoseendet av näringslivets och allmänhetens krav på möjligast snabba och bekväma transporter. För trafikanterna betydde enligt kommittén den bristande enhetligheten, att transporterna fördrades, att förfarandet bleve onödigt omständligt och tidskrävande samt att, särskilt vad godstrafiken beträffade, transporttiderna bleve onödigt långa. För järnvägarna själva innebure splittringen en ekonomisk svaghet, som särskilt i samband med den skarpa konkurrensen från biltrafikens sida för åtskilliga järnvägar medfört en starkt försämrad ställning.

Åtgärder för rationalisering av järnvägsväsendet torde vara befogade oberoende av hänsynen till bilismen.

Vad därefter angår biltrafiken torde förhållandena inom den yrkesmässiga persontrafiken numera i stort sett icke giva anledning till någon mera väsentlig anmärkning. Denna trafik torde därför icke vara i behov av någon mera omfattande ny lagstiftning. De ordningsföreskrifter, som reglera persontrafiken, ha emellertid av utredningen gjorts till föremål för översyn för att göra dem mera anpassade efter de krav, som utvecklingen framkallat.

Det är sålunda fortfarande godstrafiken med bil, som påkallar särskild uppmärksamhet. Trafikutredningen har för sin del icke ansett sig kunna förorda en uppdelning av godstrafiken i när- och fjärrtrafik i full eller nära anslutning till det i propositionen till 1936 års riksdag framlagda förslaget. Det huvudsakliga syftet med denna uppdelning kan enligt utredningens mening befrämjas under andra former och på ett väsentligt smidigare och mera praktiskt sätt. Den långväga trafiken har lika litet som annan trafik en enhetlig karaktär. Här förekomma sålunda tillfälliga körningar i viss utsträckning, exempelvis transporter av flyttsaker eller brådiskande körningar av handelsvaror eller industrigods. Men en betydande del av

långtrafiken utmärkes av en viss, i allmänhet organiserad regelbundenhet. I stor utsträckning förmedlas dessa körningar av särskilda godsuppsamlingscentraler och beställningskontor. Det är dessa långväga körningar i linjetrafik eller i linjetrafikliknande former, som väckt den kanske största oron hos andra trafikmedel, då de ju ingripa på det huvudsakliga arbetsområdet för järnvägar och sjöfart beträffande godsbefordran. Det måste anses riktigt, att dessa regelbundna transporter av gods över långa sträckor särskilt beaktas och kontrolleras från det allmännas sida.

Det nuvarande linjetrafikbegreppet saknar fasta konturer och har föranlett stor osäkerhet vid rättstillämpningen. Denna obestämdhet i själva definitionen är med säkerhet en av orsakerna till att det för närvarande förekommer regelbundna godstransporter i landet i mycket stor omfattning utan stöd av koncession å linjetrafik.

Trafikutredningen har i sitt förslag närmare angivit vad som skall förstås med linjetrafik, bland annat med avseende å erforderlig grad av regelbundenhet. Regelbunden trafik skall sålunda i fråga om godstransporter anses föreligga, när körning vanligen äger rum minst två gånger varje kalendervecka.

Genom den avfattning, linjetrafikbestämmelsen erhållit i förslaget, blir detta stadgande klart tillämpligt å en betydande del av de långväga transporterna. Såsom ett komplement till linjetrafiken har utredningen därjämte förordat koncessionsplikt för förmedling av regelbundna godstransporter, varigenom ökad kontroll vinnes i fråga om organiserade långkörningar under linjetrafikliknande former.

Syftet med dessa bestämmelser är givetvis icke att av hänsyn till andra trafikmedel i största möjliga utsträckning förhindra eller försvåra gods-transporter med bil över långa avstånd. Den biltrafik, som kan anses behövlig och kan bedrivas på sunda ekonomiska villkor, bör tillåtas, även om den skulle i viss mån konkurrera med andra trafikmedel.

Enligt trafikutredningens mening bör tillståndsgivningen i fråga om linjetrafik för godsbefordran och förmedling av regelbundna godstransporter förläggas till en central myndighet — i förslaget kallad statens biltrafiknämnd — vilken skall vara högsta uppsiktsmyndighet för den yrkesmässiga biltrafiken i landet och anförtros en rad av betydelsefulla arbetsuppgifter. Ett centralt organ för den yrkesmässiga trafiken, vilket föreslagits såväl av de båda föregående utredningarna som i propositionen till 1936 års riksdag, måste antagas bliva av en utomordentligt stor betydelse. De särskilda motiven för den fullständiga centraliseringen av tillståndsgivningen i fråga om godslinjetrafiken äro dels det praktiska överbägandet, att gods-linjetrafiken i betydande omfattning utsträcker över flera län och dels det förhållandet, att denna trafik får anses vara och även förväntas bliva av särskild betydelse med avseende å konkurrensen med andra trafikmedel,

varför en central myndighet synes bäst lämpad att taga ställning till de ömtåliga och viktiga frågor, som i detta sammanhang påkalla uppmärksamhet. Motsvarande gäller rörelse för förmedling av regelbundna gods-transporter.

Andra lagutskottet vid 1936 års riksdag gav uttryck åt den otvivelaktigt riktiga uppfattningen, att ett klokt handhavande av tillståndsgivningen är ett av de främsta medlen för att nå sunda förhållanden på transportmarknaden. Enligt utskottets mening borde en verklig behovsprövning äga rum i varje särskilt fall och tillstånd icke lämnas i större omfattning än vad som kunde anses sakligt motiverat.

Behovsprövningen är givetvis av betydelse ej endast i fråga om konkurrensen med andra trafikmedel utan även med avseende å förhållandet mellan trafikutövarna inbördes. Genom denna behovsprövning erhålles möjlighet att anpassa trafikapparatus storlek efter det förefintliga behovet. Vid bedömande av behovet bör man givetvis beakta det nationalekonomiska intresset av en god allmän samhällelig hushållning med de trafikmedel, som sammanlagt användas för det allmänna transportarbetet inom landet.

I detta sammanhang bör nämnas, att trafikutredningen i sitt förslag stadgat skyldighet för utövare av yrkesmässig trafik att föra driftstatistik. Härigenom erhålles ett värdefullt underlag rörande bilarnas transportarbete, vilket givetvis är ägnat att ej oväsentligt underlätta behovsprövningen.

Ehuru trafikutredningen icke ansett lämpligt att i allmänhet förorda fasta taxor för godstrafiken, har utredningen likväl i sitt förslag öppnat möjlighet för biltrafiknämnden att ingripa reglerande med fasta avgifter för linjetrafiken för godsbefordran samt förmedlingen av regelbundna godstransporter.

På grund av den fullständiga centraliseringen av tillståndsgivningen, genom en effektiv behovsprövning och i sista hand genom att bestämma fasta taxor har biltrafiknämnden fått möjligheter att leda utvecklingen inom den långväga, regelbundna godstrafiken med bil på ett sätt, som efter avvägning av olika intressen kan framstå som det ur samhällets synpunkt fördelaktigaste.

Trafikutredningen har funnit starka skäl tala för att tillståndsgivningen i dess helhet bör förläggas till biltrafiknämnden, men har icke ansett sig kunna förorda en dylik lösning, då denna skulle medföra en mycket omfattande arbetsbörda för biltrafiknämnden. Nämnden torde i varje fall icke under sina första verksamhetsår lämpligen kunna anförtros en så omfattande arbetsuppgift. Då en centralisering av tillståndsgivningen otvivelaktigt är av behovet påkallad, har utredningen ansett sig böra föreslå, att tillståndsgivningen i fråga om annan trafik än linjetrafik för godsbefordran koncentreras hos länsstyrelserna. Polismyndigheterna skulle sålunda befrias från sin befattning med tillståndsfrågor. Genom denna cen-

tralisering ökas möjligheterna att åstadkomma en likformig och sund behovsprövning. Därest en verklig behovsprövning kommer till stånd samt sökandenas kvalifikationer att på ett lämpligt sätt handhava trafiken ägnas stor uppmärksamhet, torde det vara möjligt att medgiva en ganska omfattande rörelsefrihet för de i yrkesmässig trafik använda bilarna.

Om på grund av en inträdande lågkonjunktur antalet bilar i yrkesmässig trafik skulle komma att överstiga vad som i den föreliggande situationen kan anses såsom normalt, böra myndigheterna givetvis handhava tillståndsgivningen med den största aktsamhet. Förhållandena kunna gestalta sig på sådant sätt, att med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande indragning av ett antal trafiktillstånd kan framstå såsom nödvändig. På grund av de förödande ekonomiska konsekvenser, som en återkallelse av tillstånd i regel medför för den enskilde trafikutövaren, synes emellertid indragning av tillstånd med syfte att nå bättre anpassning till det föreliggande trafikbehovet icke utan synnerligen starka skäl böra äga rum.

I syfte att minska olägenheterna av den nuvarande splittringen av tillstånden har utredningen ansett sig böra förorda, att biltrafiknämnden tillerkännes rätt att ålägga trafikutövare att ansluta sig till viss sammanslutning av innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik med uppgift att tillvarata vissa gemensamma intressen. Dessa föreningar äro otvivelaktigt av stor betydelse. Genom av dem upprättade beställningskontor får transportplikten en mera reel innebörd och ökas möjligheterna att utnyttja bilbeståndet. Dessa sammanslutningar torde i betydande utsträckning komma att föreningsmässigt binda medlemmarna vid ett jämnare taxeläge, varigenom osund konkurrens försvåras.

Därest trafikutövare, som stå utanför beställningskontoren, tillämpa ekonomiskt osunda konkurrenstaxor, kunna statsmakterna genom att förordna om anslutning till trafikutövarnas organisationer eller i annan ordning — i sista hand genom varning eller indragning av tillståndet — verka för att läget på transportmarknaden icke gestaltar sig på ett sätt, som från allmänna synpunkter väcker allvarliga betänkligheter.

Det torde i detta sammanhang böra erinras om att enligt direktiven för 1936 års trafikutredning även andra åtgärder än lagstiftning borde komma under övertvägande, varvid framhölls, att exempelvis en genom frivilliga organisatoriska åtgärder åstadkommen ökad rationalisering av transportväsendet och taxesättningen för transporterna kunde tänkas leda till förbättring av de nuvarande förhållandena.

Såsom från flera håll framhållits äro järnvägarna och sjöfartsföretagen i betydande omfattning underkastade för större företagare gällande social lagstiftning och de förpliktelser i löne- och andra hänseenden, bland annat sedvanlig arbetstidsbegränsning, som följa av ingångna kollektivavtal med

den anställda personalen, medan däremot biltrafiken ofta torde utövas under sådana företagsformer, att nämnda ålägganden och förpliktelser icke i samma utsträckning gälla.

Under de senare åren synas löne- och arbetsvillkoren för de anställda bilförarna hava ej oväsentligt förbättrats. Utvecklingen går otvivelaktigt i gynnsam riktning.

Utredningen har ansett sig böra förorda skärpta bestämmelser rörande bilförares arbetstid med huvudsakligt syfte att omöjliggöra ur trafik-säkerhetssynpunkt olämpliga sträckkörningar samt att bereda förare en sammanhängande vilotid. Genom de föreslagna arbetstidsbestämmelserna, varigenom sunda förhållanden befrämjas, nås en bättre överensstämmelse med arbetstiden för i synnerhet järnvägspersonal, vilket givetvis är av viss betydelse även ur konkurrenssynpunkt.

Enligt utredningens mening kan en reglering av konkurrensen mellan trafikutövarna inbördes och med andra trafikmedel i allmänhet icke lämpligen åstadkommas genom ett system med fasta taxor eller minimitaxor för den yrkesmässiga godstrafiken. Trafikutredningen har närmare utvecklats sina synpunkter på detta spörsmål i specialmotiveringen.

Därest förhållandena inom den yrkesmässiga biltrafiken få utveckla sig efter de av trafikutredningen föreslagna riktlinjerna, torde ett sådant taxeläge kunna åstadkommas, som svarar mot en ekonomiskt sund rörelse.

Trafikutredningens förslag bygger i väsentliga delar på den nuvarande förordningens grundvalar men innebär åtskilliga synnerligen betydelsefulla ändringar. Utredningen har den uppfattningen, att denna väg kan leda fram till en tillfredsställande lösning och att det icke är lämpligt att under nuvarande förhållanden åstadkomma en mera genomgripande omvandling inom den yrkesmässiga biltrafiken.

Utredningen anser sig böra antaga, att även inom järnvägsväsendet vissa åtgärder berörande taxesättning och rationalisering komma att vidtagas.

Utredningen förutsätter, att statsmakterna vid genomförandet av en ny lagstiftning skola kunna påräkna en lojal medverkan från trafikutövarnas sida.

Såsom framgår av redogörelsen ovan har 1932 års trafikutredning i sitt slutbetänkande rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel föreslagit inrättandet av ett allmänt kommunikationsråd. Även 1936 års trafiksakkunniga ha framhållit (sid. 34 och 35) önskvärldheten av att ett dylikt råd kommer till stånd.

1936 års trafikutredning har icke känt sig övertygad om behovet av en dylik fast organisation. Därest en biltrafiknämnd tillsättes med i huvudsak den sammansättning och de arbetsuppgifter, som föreslås i detta be-

tänkande, torde det möjligen föreliggande behovet av ett dylikt kommunikationsråd i varje fall minskas. Genom samarbete mellan sådana myndigheter som biltrafiknämnden, järnvägsstyrelsen och kommerskollegium och genom att större sammanslutningar inom trafikväsendet och näringslivet beredas tillfälle att yttra sig, torde kommunikationsekonomiska spörsmål av mera central betydelse kunna bliva i önskvärd omfattning belysta. Det föreligger givetvis ej hinder att, om förhållandena därtill föranleda, sammankalla representanter för vissa myndigheter och sammanslutningar till konferens. 1932 års trafikutrednings slutbetänkande, vari tanken på inrättande av ett kommunikationsråd framförts, har överlämnats till 1938 års järnvägstaxekommitté för övervägande.

Trafikutredningen har ansett sig icke böra ingå på frågan om automobilbeskattningen, då statsmakterna så sent som innevarande år tagit ställning till detta spörsmål.

Med hänsyn till förhållandena och utvecklingen inom den yrkesmässiga biltrafiken vill utredningen slutligen framhålla vikten av att statsmakterna utan onödigt dröjsmål upptaga till övervägande frågan om ny lagstiftning rörande denna trafik.

Utredningen övergår härefter till att lämna en sammanfattning av sitt förslag.

Sammanfattning av 1936 års trafikutrednings förslag.

Trafikutredningen föreslår inrättandet av en central myndighet, kallad statens biltrafiknämnd, vilken skall vara högsta uppsiktsmyndighet för den yrkesmässiga trafiken samt anförtros en rad betydelsefulla arbetsuppgifter. Biltrafiknämnden har i förslaget tillerkänts rätt att under Kungl. Maj:ts prövning draga beslut, som av länsstyrelserna meddelas enligt förordningen. Härigenom anser sig utredningen ha skapat vissa garantier för en i görligaste mån enhetlig rättstillämpning. Biltrafiknämnden skall förordnas av Konungen och bestå av minst fem och högst sju ledamöter, till vilka skola utses personer med insikter eller erfarenheter i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- eller näringsintressen, som beröras av den yrkesmässiga trafiken.

Begreppet yrkesmässig trafik har i jämförelse med gällande definition utformats på ett något avvikande sätt. Från förordningens tillämpning ha undantagits transporter för tillgodoseende av vissa ordnings-, säkerhets- och hälsovårdsintressen. Det för närvarande stadgade undantaget rörande transporter uteslutande av mjölk och mjölkprodukter har begränsats till vad som får anses hava närmast åsyftats med bestämmelsen nämligen trans-

porter från mjölkproducent till mejeri, återförsäljare eller förbrukare samt från mejeri till mjölkproducent. Även det nuvarande undantaget för transporter av slaktdjur har något inskränkts.

Linjetrafikbegreppet har närmare utvecklats dels med avseende på graden av regelbundenhet och dels med hänsyn till de omständigheter i övrigt, som skola konstituera linjetrafik.

Regelbunden trafik skall sålunda anses föreligga, när körning vanligen äger rum, i fråga om persontrafik å förut tillkännagivna eller eljest för allmänheten kända tider, dock minst en gång i varje kalendervecka, samt beträffande godstrafik minst två gånger varje kalendervecka. I syfte att förhindra, att linjetrafikbestämmelserna erhålla ett vidare tillämpningsområde än som kan anses vara av förhållandena påkallat, har utredningen i förslaget öppnat möjlighet för biltrafiknämnden att i fråga om trafik för godsbefordran uteslutande inom visst område eller å viss vägsträcka i erforderlig omfattning föreskriva högre grad av regelbundenhet för att linjetrafik skall anses föreligga eller eljest förordna, att vad om linjetrafik är stadgat icke skall äga tillämpning. I samma syfte har föreslagits, att bestämmelserna om linjetrafik icke skola tillämpas å godstransporter uteslutande inom stad, såvitt ej biltrafiknämnden annorledes förordnat.

De nuvarande beteckningarna länstrafik och stadstrafik avskaffas och ersätts med det enhetliga begreppet beställningstrafik.

De tillståndsgivande myndigheternas antal begränsas avsevärt. Tillståndsgivningen i fråga om linjetrafik för godsbefordran, som för närvarande ligger hos länsstyrelserna, förlägges till biltrafiknämnden. I övrigt skall trafikstillstånd lämnas av länsstyrelserna. Polismyndigheterna befrias sålunda helt från sin nuvarande befattning med tillståndsfrågor.

Vid tillstånds meddelande skall stort avseende fästas vid frågan om trafikens behövlighet och sökandens lämplighet. I syfte att nå en bättre kännedom om den yrkesmässiga trafikens omfattning och natur och därigenom underlätta behovsprövningen har föreskrivits skyldighet för trafikutövare att föra driftstatistik. För att hindra splittring och olämplig konkurrens har föreslagits, att, om ansökan avser tillstånd till linjetrafik i konkurrens med förut bestående trafikföretag, tillstånd skall företrädesvis lämnas innehavaren av det äldre företaget, därest denne ansökt därom och befinnes lämplig.

I fråga om trafikområdena föreslås väsentliga ändringar. För persontrafikens del skola inga trafikområden fastställas och rätten att mottaga beställning å körning begränsas — bortsett från returkörning — till stationsorten. Vad godstrafiken angår föreslås, att det nuvarande systemet med land och stad som skilda trafikområden skall övergivas. Enligt förslaget skall biltrafiknämnden indela riket i enhetliga trafikområden, kallade lokal-

områden och bestående i allmänhet av sammanhängande delar av ett eller flera län. Dessa lokalområden skola i regel vara gemensamma för alla trafikutövare med stationsort inom samma område. Biltrafiknämnden skall emellertid undantagsvis på grund av särskilda skäl med avvikelse från den fasta indelningen kunna fastställa särskilt lokalområde för viss trafikutövare eller viss grupp av trafikutövare. Vid uppläggandet av lokalområdena skall i görligaste mån sökas anknytning till bestående administrativa gränser av något slag, varvid trafikutredningen ansett sig böra i allmänhet förordna gränserna för vägdistrikten. Ett lokalområde skulle sålunda normalt omfatta ett antal vägdistrikt med städer. Genom en dylik uppläggning av lokalområdena skapas förutsättningar för en god kontroll..

Bestämmelserna om trafikutövares rätt att i godstrafik verkställa transporter utom trafikområdet (lokalområdet) ha i viktiga hänseenden mildrats. I syfte att bättre utnyttja bilarna och underlätta beställningskontorens verksamhet har sålunda föreslagits, att en trafikutövare skall efter beställning inom lokalområdet få under samma färd avhämta gods på huru många platser som helst utom lokalområdet under den förutsättningen, att godset skall transporteras till trafikutövarens eget lokalområde. Enligt gällande rätt är under samma förutsättningar rätten att hämta gods begränsad till endast en plats utom lokalområdet. Även returkörningsrätten har vidgats på det sätt, att gods — utan beställning inom det egna lokalområdet — skall för transport till detta få tagas var som helst inom ett annat lokalområde, där körning från det egna lokalområdet avslutats. För närvarande får gods under motsvarande betingelser tagas i retur endast från den plats utom det egna trafikområdet, där körning avslutats.

Med hänsyn till att städerna icke längre i princip skola utgöra särskilda trafikområden för godstrafiken utan som regel sammanläggas med landsbygd, har det ansetts nödvändigt att bereda tillståndshavare med stationsort i stad visst skydd mot andra trafikutövare. Sålunda föreslås, att för godsbefordran uteslutande inom viss stad icke skall få användas bil med stationsort utom staden, såvitt ej länsstyrelsen sådant medgivit. Enligt förslaget skall länsstyrelse med hänsyn till föreliggande förhållanden kunna förordna, att motsvarande inskränkning skall gälla inom annat samhälle eller beträffande visst område inom länet.

I förslaget har skapats möjlighet att under synnerligen enkla former medgiva överflyttning av bilar från ett område till ett annat för att tillgodose ett tillfälligt behov av person- eller godstrafik. Härigenom kan i viss utsträckning förhindras, att nya, av det normala behovet ej påkallade trafiktillstånd meddelas.

I syfte att minska olägenheterna för allmänheten och för trafikutövarna själva av den nuvarande splittringen av tillstånden har i förslaget upptagits ett stadgande om rätt för biltrafiknämnden att förordna, att inne-

havare av tillstånd till yrkesmässig trafik skall vara pliktig att ansluta sig till viss av nämnden godkänd förening av trafikutövare med uppgift att driva beställningskontor eller handhava de gemensamma uppgifter i övrigt, som nämnden finner böra för trafikens ordnande åläggas en sådan sammanslutning.

Rättsförhållandena vid tillståndshavares död och konkurs hava blivit föremål för behandling i förslaget. Har trafikutövare avlidit eller försatts i konkurs, skall rörelsen enligt förslaget utan särskilt tillstånd under vissa förutsättningar få fortsättas för dödsboets eller konkursboets räkning under en tid av ett år från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet. Även frågan om överlåtelse av trafiktillstånd föreslås bliva föremål för viss rättslig reglering. Trafikutredningen har i dessa sammanhang i sin motivering gjort vissa uttalanden av principiell innebörd rörande dödsbos ställning vid en tillståndshavares död.

Föreskrifterna om förares arbetstid ha i väsentliga hänseenden ändrats och kompletterats. Maximiarbetstiden under en 24-timmarsperiod nedsättes till i regel elva timmar från för närvarande stadgade tolv timmar.

I fråga om de ur trafiksäkerhetssynpunkt synnerligen betänkliga längre sträckkörningarna har föreskrivits, att förare får ej utan uppehåll om minst 30 minuter i följd framföra bil under längre tid än fyra timmar mot sex timmar i gällande lagstiftning, såvitt ej särskilda omständigheter föreligga. Avbrott om mindre än 30 minuter skall räknas som körtid. Då förare inom busstrafiken och den mera lokalt betonade trafiken i allmänhet torde hava nöjaktiga avbrott i körningarna samt genomförandet av den nyssnämnda föreskriften om sträckkörningar för denna trafik skulle i många fall medföra betydande praktiska svårigheter, ha från tillämpningen av detta stadgande undantagits linjetrafik med omnibus, transporter av gods utslutande inom lokalområde samt personbefordran utslutande inom stationsort. Biltrafiknämnden har emellertid tillerkänts rätt att med hänsyn till omständigheterna lämna erforderliga föreskrifter om den undantagna trafiken.

En nyhet av stor betydelse är bestämmelsen, att förare skall åtnjuta en sammanhängande ledighet för vila om minst nio timmar under varje tidrymd av 24 timmar räknat från början av vilken tjänstgöring som helst. Då vid den praktiska tillämpningen ett dylikt stadgande kunde tänkas föranleda vissa olägenheter för allmänheten och trafikutövarna, får emellertid enligt förslaget vilotiden två gånger under sju sammanhängande dygn minskas intill sju timmar.

Enär de föreslagna arbetstidsbestämmelserna med hänsyn till de ytterst skiftande förhållanden, under vilka den yrkesmässiga trafiken arbetar, kunna tänkas i vissa situationer medföra väsentliga praktiska olägenheter, har biltrafiknämnden tillerkänts rätt att dispensera från föreskrifterna om

arbetstiden. Biltrafiknämnden har sålunda i viss mån erhållit samma befogenheter, som enligt den allmänna arbetstidslagen tillkomma arbetsrådet.

Beträffande taxorna för den yrkesmässiga trafiken föreslås vissa ändringar. Taxa skall fastställas i fråga om linjetrafik för godsbefordran av biltrafiknämnden och i övrigt av länsstyrelserna. Enligt huvudregeln skola maximitaxor föreskrivas. Myndigheterna skola emellertid äga rätt att bestämma fasta taxor för beställningstrafik med personbil samt undantagsvis även beträffande linjetrafik för person- eller godsbefordran. Utredningen förordar i sin motivering fasta taxor i avsevärd utsträckning i fråga om beställningstrafiken med personbil. Sådan bil skall vara försedd med taxameter, såvitt ej tillståndsmyndigheten på grund av särskilda skäl dispenserat från denna skyldighet.

Såsom ett komplement till linjetrafiken föreslås koncessionsplikt för rätten att yrkesmässigt förmedla regelbundna godstransporter. Biltrafiknämnden skall vara tillståndsgivande myndighet. Föreskrifterna om denna transportförmedling ha i stort sett utformats efter mönster av de rättsregler, som föreslagits för linjetrafik för godsbefordran. Därest förhållandena icke till annat föranleda, skall enligt förslaget tillstånd lämnas sammanslutning av utövare av yrkesmässig trafik för godsbefordran.

I fråga om uthyrningsrörelsen föreslås åtskilliga betydelsefulla ändringar. Sålunda förordas förbud mot uthyrning av lastbil eller släpfordon. Gällande föreskrifter om uthyrning av personbil skärpas avsevärt. I förslaget föreskrives behovsprövning före meddelandet av tillstånd. Utövare av yrkesmässig persontrafik och sammanslutningar av sådana tillerkännas i allmänhet företrädesrätt att få tillstånd. För rätten att föra förhyrd bil stadgas en minimiålder av 21 år. I syfte att förhindra en osund konkurrens med den yrkesmässiga trafiken föreslås vidare, att förhyrd bil ej skall få föras av någon för detta ändamål särskilt anlitad person. Av hänsyn till trafiksäkerheten och för att möjliggöra s. k. billotsning göres emellertid från sistnämnda bestämmelse undantag för färd genom stad eller tätbebyggt samhälle. För att underlätta kontrollen å efterlevnaden av givna föreskrifter föreslås, att i förhyrd bil skall finnas skylt eller märke, som anger bilens karaktär av uthyrningsbil, samt anslag om det högsta antal personer, som får befordras med fordonet. Enligt förslaget skall utövare av uthyrningsrörelse vara pliktig att föra anteckningar om verkställda uthyrningar och angående rörelsen i övrigt i enlighet med de bestämmelser, som biltrafiknämnden eller den tillståndsgivande myndigheten kan meddela.

Även i övrigt ha ett stort antal ändringar i jämförelse med gällande lagstiftning föreslagits.

I fråga om förslagets närmare innebörd och motiven för desamma hänvisas till den föreslagna författningstexten samt specialmotiveringen.

De i betänkandet lämnade redogörelserna för innehållet av myndigheters och sammanslutningars yttranden över 1932 års trafikutrednings förslag hava i allmänhet hämtats från en inom kommunikationsdepartementet upprättad promemoria, vilken tillställdes andra lagutskottet vid 1936 års riksdag. Då utredningsmaterialet rörande den yrkesmässiga trafiken och konkurrensen mellan olika trafikmedel är splittrat på ett flertal betänkanden, yttranden, propositioner, motioner, utskottsutlåtanden m. m. har trafikutredningen ansett lämpligt att i sitt betänkande lämna en sammanfattande redogörelse för vad som tidigare förekommit rörande spörsmål av större intresse.

Speciell motivering.

Författningens benämning.

Enligt 1932 års trafikutrednings förslag skulle författningen benämnas »förordning angående allmän automobiltrafik». De sakkunniga hade funnit (sid. 135) uttrycket »allmän» vara att i förevarande avseende föredraga framför »yrkesmässig». Det utmärkande för den ifrågavarande trafiken syntes nämligen enligt deras mening vara, att den stode till förfogande för allmänheten. Huruvida utövare av densamma bedreve den såsom yrke eller icke, syntes i och för sig vara av underordnad betydelse. Mot den nuvarande benämningen syntes kunna anmärkas, att densamma förefölle oegentlig i sådana fall, där yrkesmässig trafik över huvud icke förelåge, men icke desto mindre de meddelade bestämmelserna vore att tillämpa på densamma, vilket t. ex. vore fallet då trafiken av trafikutövaren bedrevs såsom en bisyssla eller såsom en underordnad gren av en mera vidsträckt rörelse, liksom också då trafikutövaren vore stat, kommun, bolag, förening eller annan juridisk person, i samband med vilken uttrycket »yrke» knappast kunde rätteligen användas. Vidare kunde 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.

I yttrandena över detta förslag gjordes erinringar från flera håll. Länsstyrelsen i Älvsborgs län ifrågasatte, att med hänsyn till de meddelade föreskrifterna angående uthyrningsrörelse och transportförmedling benämningen borde ändras till förslagsvis »förordning angående allmän automobiltrafik m. m.». Ett flertal av de hörda myndigheterna och sammanslutningarna vände sig mot uttrycket »allmän».

1936 års trafiksakkunniga förordade (sid. 38) bibehållandet av den nuvarande benämningen »yrkesmässig automobiltrafik». Till stöd därför anfördes huvudsakligen, att den hittills använda beteckningen icke borde utan synnerligen vägande skäl utbytas mot annan, särskilt som den förra sedan snart trettio år städse använts i de författningar, som på detta område avlöst varandra, och därför såväl allmänhet som yrkesutövare och rättstillämpande myndigheter måste anses hava blivit förtrogna därmed. Tolkningen av begreppet »yrkesmässig» trafik kunde stödja sig icke allenast på förarbeten till nämnda författningar utan även på ett avsevärt antal prejudikat, i vilka dess betydelse med hänsyn till omständigheterna i

särskilda fall klarlagts. Det torde för varje fall få anses ovisst, huruvida den betydelse, som därigenom tillagts uttrycket »yrkesmässig trafik», komme att utan vidare överföras på ett nytt uttryck, och huruvida man icke genom övergång till ett sådant kommer att framkalla onödiga tolknings-svårigheter.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* uttalade (sid. 65) föredragande departementschefen, att den hittills brukliga benämningen borde bibehållas. I propositionen föreslogs rubriken »förordning angående yrkesmässig trafik med automobil».

1936 års trafikutredning.

Såsom 1932 års utredning närmare utvecklat måste uttrycket »yrkesmässig» trafik anses i viss mån missvisande. Med hänsyn härtill kunde det av nämnda sakkunniga föreslagna »allmän» trafik eller någon annan benämning vara att föredraga. Då emellertid uttrycket »yrkesmässig» trafik vunnit hävd, har 1936 års trafikutredning icke ansett sig böra föreslå någon ändring härutinnan.

Enligt trafikutredningens mening synes tiden vara inne att även i lagtext använda ordet »bil», vilket ju fullständigt accepterats i det allmänna språkbruket. Det torde böra erinras om att ett betydande antal domstolar, däribland Högsta domstolen, numera i sina utslag och domar använda förkortningen »bil».

Att härigenom en viss skillnad i språkbruket kommer att förefinnas mellan den nya förordningen samt gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga synes icke giva anledning till några allvarigare betänkligheter. Ordet »bil» har ju för övrigt kommit till användning i svensk trafiklagstiftning i sammansättningen »ambulansbil».

Uttrycket »yrkesmässig trafik» täcker emellertid ej hela innehållet i den ifrågasatta förordningen, då densamma — utöver den yrkesmässiga trafiken — reglerar jämväl uthyrningsrörelse och transportförmedling.

Med hänsyn till vad ovan anförts har utredningen ansett, att författningens rubrik lämpligen bör vara »förordning angående yrkesmässig biltrafik m. m.».

Begreppet yrkesmässig trafik.

§ 1.

(Jämför 23 § i 1930 års M. F. och § 1 i propositionen nr 161/1936.)

Begreppets närmare innebörd. Ifrågasatta undantag för vissa transporter, som utföras av myndighet eller för att tillgodose ordnings-, säkerhets- eller hälsovårdsintressen. Enligt 23 § i 1930 års motorfordonsförordning föreligger yrkesmässig trafik, då automobil tillhandahålles allmänheten mot ersättning.

Denna definition fanns redan i 1906 års förordning om automobiltrafik och har därefter med oförändrad lydelse upptagits i senare författningar.

1927 års motorfordonssakkunniga hade i sitt år 1929 avgivna betänkande med förslag till förordning om motorfordon m. m. (stat. off. utr. 1929: 16) föreslagit det tillägget till definitionen, att tillhandahållandet skulle ske *i förvärvssyfte*. De sakkunniga anförde i detta ämne bland annat (sid. 193—195):

Utvecklingen inom domstolspraxis har... numera gått därhän, att så gott som envar, som mot betalning tillhandahåller annan automobil, anses utöva yrkesmässig trafik, även om det kan påvisas, att tillhandahållandet skett i mycket ringa omfattning och allenast för att hjälpa en granne eller bekant och således ej i förvärvssyfte. Denna praxis har föranlett stora olägenheter, särskilt för befolkningen å landsbygden...

Att beträffande dylik trafik uppställa samma krav som i fråga om den trafik, vilken bedrivs såsom yrke, torde icke vara ur säkerhets- eller annan synpunkt nödvändigt. De för den yrkesmässiga trafiken meddelade bestämmelserna hava bland annat tillkommit i syfte att skapa garanti för att den, vilken bedriver automobiltrafik såsom affär för egen förtjänst, skall på ett för allmänheten fullt betryggande sätt fullgöra sitt åtagande eller med andra ord för att förhindra att förvärvssynpunkten tilläventyrs skulle av vederbörande tillgodoses på trafiksäkerhetens bekostnad. När fråga är om tillhandahållande av automobil för att bistå en granne eller vän är förhållandet ett annat. Grannen eller vännen tager automobilen i bruk så att säga med öppna ögon och bör ej på den grund, att han erlägger betalning för fordonets brukande kunna göra anspråk på att det allmänna lämnar annan garanti för kommunikationsmedlets lämplighet än vad fallet är vid automobils användande i privat trafik.

För att de synpunkter som ovan framhållits skola kunna vinna beaktande hava de sakkunniga givit definitionen å yrkesmässig trafik följande lydelse: »Tillhandahålles *i förvärvssyfte* åt allmänheten automobil mot ersättning».

De sakkunniga inse väl, att den föreslagna definitionen icke på ett fullt bindande sätt från begreppet »yrkesmässig trafik» avskiljer den mot ersättning utövade trafik, som enligt de sakkunnigas mening bör behandlas såsom privat trafik. En definition, som härutinnan fyller måttet, läser icke utan stor omständlighet kunna lämnas. Den givna definitionen torde emellertid, restriktivt tillämpad, icke komma att medföra någon olägenhet ur säkerhets- eller ordnings-synpunkt och ej heller någon kränkning av de verkliga yrkesutövarnas befogade anspråk på näringsskydd.

I *yttrandena* över betänkandet biträdde det övervägande antalet av de hörda myndigheterna de sakkunnigas förslag, därvid framhölls, att definitionen erhållit ett välbehövt förtydligande. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, som delade de sakkunnigas uppfattning om vad som borde inläggas i begreppet yrkesmässig trafik, ansåg dock, att den föreslagna författningstexten knappast täckte, vad som därmed avsåges, samt föreslog, att densamma gäves följande lydelse: »Tillhandahåller någon *yrkesmässigt* allmänheten automobil mot ersättning». För det nuvarande stadgandets bibehållande hade några länsstyrelser, Svenska järnvägsföreningen, Svenska spårvägsföreningen samt en del organisationer, som företrädde de yrkesmässiga trafikutövarna, uttalat sig. Genom

den föreslagna ändringen skulle öppnas möjlighet för en för yrkesmännen ruinerande konkurrens från enskilda motorfordonsägares sida. Den föreslagna bestämmelsen inbjöde direkt till tolkningstvister och försök att undgå kontroll från det allmännas sida. Länsstyrelsen i Uppsala län ifrågasatte, om ej den trafik, varför särskilt tillstånd erfordrades, blivit alltför snävt begränsad genom de kumulerade förutsättningarna om förvärvssyfte och om tillhandahållande åt allmänheten mot (särskild) ersättning. Förutsättningen om tillhandahållande åt allmänheten föranledde redan nu ofta bevissvårigheter. Länsstyrelsen i Östergötlands län fann det icke lämpligt, att syftet med fordonets tillhandahållande bleve avgörande för frågan, huruvida yrkesmässig trafik eller ej föreläge. Enligt länsstyrelsens åsikt borde den omfattning, i vilken automobil tillhandahölls utomstående, vara bestämmande för rörelsens egenskap av yrkesmässig eller icke. Länsstyrelsen skulle för sin del vilja karakterisera den yrkesmässiga automobiltrafiken såsom tillhandahållande mot ersättning samt annorledes än vid enstaka tillfällen av automobil åt personer, vilka icke tillhörde automobilägarens hushåll.

I *propositionen nr 121 till 1930 års riksdag* med förslag till ny motorfordonsförordning m. m. anförde (sid. 85 och 86) föredragande departementschefen, statsrådet Borell, rörande begreppet yrkesmässig trafik bland annat:

I likhet med länsstyrelsen i Östergötlands län finner jag det mindre lämpligt, att syftet med fordonets tillhandahållande blir bestämmande för huruvida trafiken är att betrakta såsom yrkesmässig eller ej. Syftet torde i allmänhet vara mycket svårt att konstatera, och för övrigt lärer i flertalet fall, då automobil mot ersättning tillhandahålles annan, automobilägarens önskan att förskaffa sig någon inkomst av automobilen medverka till hans beredvillighet att mot betalning ställa fordonet till förfogande, låt vara att detta måhända icke är huvudsyftet. Enligt min mening bör den omfattning, i vilken tillhandahållandet sker, vara avgörande, då det gäller att avgränsa begreppet yrkesmässig automobiltrafik. Därest en automobilägare vid något eller några enstaka tillfällen mot betalning utför körning åt en granne eller bekant eller annan, vilken icke kan sägas falla under begreppet allmänheten, synes detta icke böra betecknas såsom yrkesmässig trafik, även om det är uppenbart att jämväl hänsyn till inkomsten varit motivet för tillhandahållandet. Om däremot ett tillhandahållande av automobil sker vid ofta återkommande tillfällen eller mera regelmässigt, torde trafiken böra anses såsom yrkesmässig och detta även om automobilägaren kan göra sannolikt, att tjänstvillighet mot grannar och bekanta varit det så gott som enda motivet för tillhandahållandet . . .

Den av de sakkunniga påtalade praxis å detta område stödes dock, så vitt jag vet, icke av något av den högsta dömande instansen meddelat avgörande. Vid skapandet av denna praxis förefaller det, som om domstolarna givit en vidare innebörd åt begreppet »allmänheten» än som i detta sammanhang skäliga synes böra ifrågakomma. Därest ändring härutinnan kommer att ske, torde de olägenheter, som med berörda praxis onekligen uppstått, särskilt för landsbygdens befolkning, komma att försvinna. Vid sådant förhållande har jag ansett mig böra förorda, att 23 § bibehålles med oförändrad lydelse.

Andra lagutskottet yttrade i sitt utlåtande nr 34 över nämnda proposition (sid. 103):

Mot de synpunkter departementschefen framhållit i fråga om tolkningen av begreppet »yrkesmässig trafik» har utskottet icke erinran att framställa. Utskottet förordar alltså, att 23 § i nuvarande förordning bibehålles med oförändrad lydelse.

Under yrkesmässig trafik anses för närvarande icke falla den verksamhet för transport av sjuka och skadade, som de allmänna brandkårerna pläga utöva. Enligt utskottets mening bör den verksamhet för berörda ändamål, som utövas även av andra allmänna institutioner eller på enskilt initiativ, jämväl vara undantagen från bestämmelserna om yrkesmässig trafik. Utskottet utgår härvid därifrån, att ifrågavarande material likväl kommer att hållas i så utmärkt skick, att säkerheten icke äventyras.

1930 års riksdag anslöt sig till utskottets uppfattning.

I *rättstillämpningen* har begreppet »yrkesmässig trafik» ansetts hava en ganska vidsträckt innebörd. Till närmare belysning av tolkningen av begreppet torde några exempel böra anföras (jämför G. Björklund: *Våra trafikförordningar*, tryckt 1937, sid. 67—69):

1) Ekonomisk förening med ändamål bland annat att tillhandahålla medlemmarna lämpliga fordon för person- och godsbefordran har mot ersättning enligt vissa grunder medelst en föreningen tillhörig omnibus transporterat medlemmarna tillhörigt gods (s. k. föreningskörning).

Högsta domstolen har i utslag den 28 oktober 1926 ansett ifrågavarande transporter vara att hänföra till yrkesmässig trafik (se N. J. A. 1926: 494).

2) N. har med sin bil utfört körslor åt en och samma arbetsgivare för dennes enskilda behov (s. k. firmakörning).

Högsta domstolen har i utslag den 21 mars 1931 ansett yrkesmässig trafik föreligga (se N. J. A. 1931: 117).

3) N. har med en av honom anskaffad automobil efter förut träffad överenskommelse för postverkets räkning ombesörjt lantbrevbäring å en 29 kilometer lång ringlinje, därvid en ersättning med kr. 6:50 utgått för varje tur.

Svea Hovrätt har i utslag den 10 oktober 1933 ogillat åtal mot N. för olaga yrkesmässig trafik, när bilen icke hållits allmänheten tillhanda utan med densamma utförts körslor allenast för postverkets räkning (se Sv. J. T. 1934 Ref. sid. 25).

4) Körningar på uppdrag av statens arbetslöshetskommission och viss vägstyrelse ha av Göta Hovrätt i utslag den 18 juni 1936 hänförts till yrkesmässig trafik.

5) En person, N., har vid skilda, dock fåtaliga tillfällen, transporterat personer till och från sanatorier och sjukhem, utfört enstaka körslor vid begravingar samt i något fall utfört körningar för barnmorska.

Svea Hovrätt har i utslag den 22 juni 1932 ogillat åtal för olaga yrkesmässig trafik, när de av N. upptagna avgifterna varit synnerligen låga och icke nämnvärt torde ha överstigit de direkta driftkostnaderna.

6) N. har med bilskjuts betjänat vissa predikanter, vilka i denna egenskap besökt en missionsförening, vars styrelse N. tillhört. Styrelsen har gottgjort N. för skjutsarna med viss ersättning.

Underrätt har ogillat ansvarsyrkande mot N., för det han idkat yrkesmässig trafik utan tillstånd, när det belopp, som gottgjorts N., icke kunde anses hava överstigit N:s självkostnader för varje skjuts.

Skånska Hovrätten har den 18 oktober 1932 fastställt underrättens utslag.

7) N. har från ett sjukhus med sin bil hämtat en där intagen person och därvid uppburit ersättning endast med vad bensinen kostat.

Göta Hovrätt har i utslag den 10 april 1933 ogillat åtal mot N. för olaga yrkesmässig trafik.

8) N. har under år 1933 mot en årlig gottgörelse av kr. 3 500:— med personbil verkställt körningar för en provinsialläkare vid dennes sjukresor. Till följd härav har N. ställts under åtal för det han utan tillstånd bedrivit yrkesmässig trafik.

Skånska Hovrätten har i utslag den 8 juni 1934 ansett yrkesmässig trafik föreligga (se Sv. J. T. 1934 Ref. sid. 59).

9) En person har vid tre tillfällen under hösten 1936 mot betalning med bil befordrat personer, vilka eljest ej skulle ha erhållit önskad skjuts.

Göta Hovrätt har i utslag den 8 juni 1937 ogillat åtal, enär de ifrågakomna körningarna ej kunde anses hänförliga till yrkesmässig trafik (se Sv. J. T. 1938 Ref. sid. 19).

1932 års trafikutredning upptog i § 1 mom. 1 i sitt författningsförslag den gällande definitionen av begreppet yrkesmässig trafik med i sak oförändrad lydelse. Av skäl, som närmare angivits å sid. 137—139 i de sakkunnigas betänkande, ansågo de sig emellertid böra förorda ett tillägg till definitionen, avseende firma- och föreningskörning, av följande lydelse (§ 1 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).

I yttrandena över trafikutredningens förslag framställdes vissa erinringar mot de föreslagna bestämmelserna.

Sålunda anförde *länsstyrelsen i Östergötlands län*, att under yrkesmässig trafik ansåges för närvarande icke falla den verksamhet för transport av sjuka, som utövades av allmänna institutioner, såsom lasarett och brandkårer, eller på enskilt initiativ. Denna uppfattning hade dock icke kommit till uttryck genom den gällande författningens ordalydelse. Då begreppet »allmän trafik» mera noggrant definierades, kunde det ifrågasättas, huruvida icke i författningen jämväl borde utsägas, att dylik sjuktransport icke omfattades av begreppet »allmän trafik».

Generalpoststyrelsen anförde, att enligt bestämmelserna i § 1 mom. 2 punkt 1) skulle förordningen äga tillämpning jämväl i sådant fall, då auto-

mobil jämte förare tillhandahölles allenast en uppdragsgivare. Detta skulle innebära, att postverket bleve förhindrat att för utförande av regelbundna posttransporter på viss sträcka använda för ändamålet förhyrd automobil, därest icke linjetrafiktillstånd kunde erhållas. Generalpoststyrelsen ansåg det kunna ifrågasättas, att uttrycket »en eller flera uppdragsgivare» utbyttes mot »två eller flera uppdragsgivare». Skulle emellertid denna omformulering icke anses böra äga rum, påyrkade styrelsen med hänsyn till postverkets intressen, att förordningen icke tillämpades på av postverket förhyrd automobil, som uteslutande användes för posttransporter, varom föreskrift lämpligen torde kunna utfärdas av Konungen med tillämpning av § 53 i författningsförslaget.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* uttalade föredragande departementschefen (sid. 66), att trafikutredningens förslag att uttryckligen inbegripa firmakörning och föreningskörning under författningen väsentligen föränletts därav, att utredningen ansett det ovisst, huruvida nämnda båda slag av trafik skulle anses falla under författningen, därest termen »allmän automobiltrafik» komme till användning. Hittills föreliggande prejudikat gäve däremot icke stöd för antagande, att begreppet »yrkesmässig trafik» icke skulle hava erforderlig räckvidd i detta avseende. Tvärtom hade bestämmelserna om yrkesmässig trafik i ett par rättsfall ansetts tillämpliga även på nämnda båda slag av trafik. Vid sådant förhållande hade han icke funnit behovet av särskilda bestämmelser i detta avseende tillräckligt ådagalagt, varför han ansett mom. 2 av § 1 i trafikutredningens förslag böra utgå.

I skrivelse den 30 september 1937 till 1936 års trafikutredning hava *Östergötlands läns trafikbilägareförening, Sveriges droskbilägares riksförbund, Sveriges omnibusägars riksförbund, Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund och Sveriges trafikbilägares riksförbund* uttalat nödvändigheten av att klara linjer skapas, som uppdraga en bestämd skillnad mellan yrkesmässig trafik och annan automobiltrafik. Den enda gräns, som enligt deras mening kunde skapa absolut klarhet och som kunde göra tvistigheter i framtiden onödiga, måste vara den att betrakta all körning, som sker mot ersättning, såsom yrkesmässig trafik och all körning, som sker utan ersättning, såsom privatkörning.

I samband med begreppet yrkesmässig trafik torde böra behandlas ett särskilt spörsmål angående *vissa av järnvägar anordnade biltransporter*.

Majoriteten av 1936 års trafiksakkunniga föreslogo, att i förordningen skulle upptagas (i § 53) en bestämmelse av i huvudsak följande lydelse:

Utan hinder av vad om yrkesmässig trafik är i denna förordning stadgat må automobil av järnvägsförvaltning användas i närgodslinjetrafik mellan järn-

vägens stationer till fullgörande av befordringsskyldighet, som enligt gällande järnvägstrafikstadga åligger förvaltningen.

Såsom skäl härför anfördes bland annat (sid. 51):

Enligt järnvägstrafikstadgan äro järnvägarna skyldiga att i alla stationsförbindelser verkställa de mest skilda slag av transporter. Det kan då inträffa, att man å viss sträcka vid visst tillfälle icke har större godsmängd, som kräver omedelbar befordran, än vad som motsvarar en eller annan billast. Det kan vid sådant förhållande medföra stor besparing att ersätta vissa godstågsförbindelser med bilturer. Angelägenheten av att för järnvägarna underlätta möjligheten att ersätta oekonomiska järnvägstransporter med biltransporter har på grund härav från skilda håll och vid flera olika tillfällen framhållits...

Oftast torde väl för ifrågavarande ändamål ett utnyttjande av yrkesbilar vara för järnvägarna mera lönande än användning av egna bilar, men detta kan icke alltid antagas vara förhållandet. Det har därför syntts riktigt, att järnvägsförvaltningarna för att ombesörja en trafik, som ligger under järnvägstrafikstadgans reglering, kunna utan särskilt tillstånd tillgodogöra sig omförmälda medel till förbättrad ekonomi.

Två av de sakkunniga, herrar Eriksson och Svanlund, ansågo den av majoriteten föreslagna undantagsbestämmelsen ej påkallad.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* ansåg (sid. 85) sig departementschefen icke kunna förorda majoritetens förslag, då skälig anledning torde saknas att antaga, att järnvägsförvaltning skulle, efter därom gjord ansökning, förvägras tillstånd till bedrivande av närgodslinjetrafik för nu ifrågavarande ändamål och då jämväl det av majoriteten framlagda förslaget skulle medföra vissa konsekvenser, som vore svåra att överblicka, såsom t. ex. rätt att i sådan trafik, som av majoriteten åsyftades, använda automobil, utan att dessa godkänts för ändamålet i den ordning, som eljest gällde beträffande yrkesmässig trafik.

Trafikutredningen övergår härefter till att beröra vissa stadganden i *utländsk rätt* av intresse i detta sammanhang.

I 1926 års *norska Lov om motorvogner* äro (i § 21 ff.) särskilda bestämmelser meddelade beträffande »erhvervsmessig 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 »erhvervsmessig befordring». I denna lag förekommer en föreskrift om föreningskörning. Bestämmelserna om »erhvervsmessig befordring av personer eller gods med motorvogn uten rute»... gälla nämligen även »sammenslutninger som uten å ha fortjeneste som formål driver kjøring for medlemmene med motorvogn uten rute».

Ej heller i 1935 års *norska lagutkast* om samfärdselsns ordnande har intagits någon legal definition.

I 1929 års *danska Lov om Omnibus- og Fragtmandskørsel med Motorkøretøjer*, vilken är tillämplig endast på vissa slag av yrkesmässig automobiltrafik, förekommer ej någon legal bestämning av detta begrepp.

I den *finska* förordningen den 30 december 1937 om trafik med motorfordon definieras begreppet yrkesmässig trafik. I 45 § stadgas nämligen, att automobilägare, vilken ärnar antingen som huvud- eller biförvärv mot ersättning betjäna allmänheten genom att med automobil befordra personer eller gods eller båda, bör utverka tillstånd till bedrivande av sådan *yrkesmässig trafik*. Vissa transporter äro emellertid undantagna. Sålunda äger enligt 57 § postverket rätt att utan tillstånd använda bil för befordran av post. Likaså äro statsjärnvägarna berättigade att utan tillstånd använda bil för befordran av järnvägsförsändelser från bestämmelsestation till mottagare och från avsändare till järnvägsstation eller för att ersätta sådana tågturer å viss bandel, som det icke lönar sig att upprätthålla.

I åtskilliga länder har åt begreppet yrkesmässig trafik givits en större räckvidd än i svensk rätt.

Särskilda bestämmelser hava i flera länder befunnits erforderliga icke allenast för sådana fall, då innehavare av bil 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 den *tyska* lagen den 26 juni 1935 angående fjärrgodstrafik med motorfordon kräves trafiktillstånd för den som vill med motorfordon transportera gods för *andra* utöver gränserna för visst område. I förordningen den 27 mars 1936 om införande av denna lag utsäges, att med fjärrgodstrafik förstås varje transport av gods med motorfordon för *annan* utom nämnda område, *även om transportererna icke ske yrkesmässigt utan allenast tillfälligt*. Lagen äger ej tillämpning å transporter av postförsändelser med undantag av styckegods samt å transporter av lik under viss förutsättning.

Enligt den *belgiska* lagen den 5 mars 1936 om regleringen av godstrafiken med motorfordon erfordras tillstånd för rätten att med motorfordon utföra godstransporter för *annans räkning eller mot ersättning*. Såsom ersättning räknas varje gottgörelse, likgiltigt om den består i pengar, in natura eller i särskilda förmåner. Enligt lagen berättigas Konungen att under vissa förutsättningar från bestämmelserna undantaga bland annat transporter på korta avstånd, transporter av brev och postkolli, transporter av lik samt tillfälliga transporter, som föranledas av ett trängande behov.

1936 års trafikutredning.

Under diskussionen av begreppet »yrkesmässig trafik» ha vissa frågor varit föremål för särskild uppmärksamhet. Dessa spörsmål skola här närmare beröras.

Transporter, som offentlig myndighet utför eller låter utföra eller som föranledas av ett trängande behov. Från trafikbilägarhall har framhållits, att uttrycket »åt allmänheten» vore mycket svårtolkat, samt hemställts, att detta uttryck måtte utgå ur författningstexten.

För närvarande synes tvekan råda, huruvida och i vad mån de transporter, som offentlig myndighet utför eller låter utföra, täckas eller böra täckas av begreppet yrkesmässig trafik. Dessa transporter äro av mycket skiftande natur. När det gäller att taga ställning till detta spörsmål, torde

uppmärksamheten böra riktas på de olika slag av transporter, varom här är fråga.

Andra lagutskottet vid 1930 års riksdag uttalade, att under yrkesmässig trafik ansåges icke falla den verksamhet för transport av sjuka och skadade, som de allmänna brandkårerna plögade utöva. Enligt utskottets mening borde den verksamhet för berörda ändamål, som utövades även av andra allmänna institutioner eller på enskilt initiativ, jämväl vara undantagen.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har i sitt yttrande över 1932 års trafikutrednings förslag ifrågasatt, huruvida icke i författningen borde utsägas, att verksamhet för transport av sjuka, som utövades av allmänna institutioner, såsom lasarett och brandkårer, eller på enskilt initiativ, fölle utanför förordningens bestämmelser.

Det torde väl få anses vara en tämligen allmän uppfattning, att de transporter, som av det allmänna utföras för att tillvarataga offentliga ordnings-, säkerhets- och hälsovårdsintressen, icke lämpligen böra regleras av lagstiftningen om den yrkesmässiga trafiken. Det kan emellertid tänkas, att i vissa fall transporter, som tjäna dylika intressen, anordnas av enskilda personer och således ej å tjänstens vägnar.

I den mån sådana körningar föranledas av ett trängande behov, torde gällande rättsregler om nödsituationer medföra, att transportererna, även om de ej särskilt undantagits, icke betraktas såsom rättsstridiga.

Enligt trafikutredningens uppfattning kan emellertid ett stadgande i ifrågavarande ämne anses motiverat för den yrkesmässiga trafikens del. Utredningen har därför ansett sig böra från den föreslagna förordningens tillämpning undantaga transporter med ambulansbil eller med motorfordon, som användes för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall eller för brandväsendets räkning vid eldfara eller av polisman eller tullman i brådskande tjänsteutövning eller av läkare eller veterinär vid brådskande sjukdomsfall eller i andra därmed jämförliga trängande fall. Med sistnämnda uttryck förstås exempelvis den situationen, att en barnmorska nödgas i anledning av en förlossning använda en privatbil mot ersättning.

Detta stadgande har utformats i huvudsaklig överensstämmelse med föreskrifterna i 6 § 1 mom., 12 § 4 mom., 24 § 3 mom. och 25 § i 1936 års vägtrafikstadga, varigenom undantag från stadgans tillämpning gjorts för körningar av viss brådskande beskaffenhet.

Såsom framgår av rättsfallsredogörelsen ha vissa transporter, som utförts på uppdrag av offentlig myndighet, varit föremål för domstols prövning.

Sålunda har i ett fall åtal för olaga yrkesmässig trafik, bestående i trans-

porter av post för postverkets räkning med en postverket icke tillhörig bil, ogillats med den motiveringen, att bilen icke hållits allmänheten tillhanda, enär med densamma utförts körslor allenast för postverkets räkning. I ett annat fall har yrkesmässig trafik ansetts föreligga, då körningar utförts på uppdrag av statens arbetslöshetskommission och viss vägstyrelse.

I detta sammanhang bör erinras om att generalpoststyrelsen påyrkat, att förordningen icke måtte tillämpas på av postverket förhyrd bil, som uteslutande användes för posttransporter, samt därvid såsom en lämplig väg angivit, att Kungl. Maj:t skulle — med stöd av ett allmänt stadgande om rätt för Kungl. Maj:t att medgiva undantag från förordningen för viss yrkesmässig trafik — i administrativ ordning undantaga dylika körningar.

Såsom framgår av redogörelsen ovan förordade majoriteten av 1936 års sakkunniga en författningsbestämmelse av innehåll, att bil finge utan hinder av vad om yrkesmässig trafik vore stadgat i förordningen användas av järnvägsförvaltning i närgodslinjetrafik mellan järnvägens stationer till fullgörande av befordringsskyldighet, som enligt gällande järnvägstrafikstadga ålåde förvaltningen. Föredragande departementschefen ansåg sig emellertid icke kunna biträda detta förslag.

De transporter, som verkställas på uppdrag av affärsdrivande verk och därmed jämställda, torde väl i princip böra falla in under begreppet yrkesmässig trafik. Därest behov av dylika transporter föreligger samt desamma lämpligen ej kunna ombesörjas av tillgängliga tillståndsinnehavare, komma de tillståndsgivande myndigheterna givetvis ej att vägra tillstånd för ifrågavarande körningar, varvid tillståndet lämpligen ej bör givas vidare innehåll än vad transporterernas natur kräver.

För att säkra en sådan rättstillämpning har trafikutredningen ansett sig böra föreslå, att uttrycket »allmänheten» skall ersättas med »annan». Den senare bestämningen förekommer i ett flertal utländska lagstiftningar.

Skulle särskilda förhållanden påkalla undantag utöver det ovannämnda — transporter för att tillgodose ordnings-, säkerhets- och hälsovårdsintressen — för vissa körningar, som utföras av eller på uppdrag av offentlig myndighet, torde Kungl. Maj:t i administrativ ordning med stöd av § 45 i utredningens förslag kunna besluta, att ifrågavarande transporter helt eller i vissa hänseenden icke skola underkastas de rättsregler, som gälla för den yrkesmässiga trafiken i allmänhet. Detta stadgande i § 45 bör givetvis tillämpas med den största försiktighet.

Firmakörning och föreningskörning. 1932 års trafikutredning ville komplettera definitionen av begreppet yrkesmässig trafik med särskilda bestämmelser om firmakörning och föreningskörning. Detta förslag upptogs emellertid ej i propositionen till 1936 års riksdag, enär departementschefen

ansåg begreppet yrkesmässig trafik ha erforderlig räckvidd, varvid han hänvisade till vissa föreliggande prejudikat i ämnet.

Några uttryckliga bestämmelser rörande firmakörning och föreningskörning torde icke böra upptagas i blivande lagstiftning. Därest uttrycket »allmänheten» i definitionen, såsom ovan föreslagits, utbytes mot ordet »annan», måste firmakörningen obestriddligen falla in under begreppet yrkesmässig trafik.

Tillfälliga körningar. Såsom framgår av redogörelsen ovan uttalade 1927 års motorfordonssakkunniga, att utvecklingen inom domstolspraxis gått därhän, att så gott som envar, som mot betalning tillhandahölle annan automobil, ansåges utöva yrkesmässig trafik, även om det kunde påvisas, att tillhandahållandet skett i mycket ringa omfattning och allenast för att hjälpa en granne eller bekant och således ej i förvärvssyfte. Denna praxis hade föranlett stora olägenheter, särskilt för befolkningen å landsbygden. För att omöjliggöra denna, enligt de sakkunnigas mening olämpliga praxis, hade de sakkunniga givit definitionen å yrkesmässig trafik det innehållet, att bilens tillhandahållande mot ersättning skulle ske »i förvärvssyfte».

I propositionen nr 121 till 1930 års riksdag med förslag till ny motorfordonsförordning m. m. anförde föredragande departementschefen, att den av de sakkunniga påtalade praxis å detta område icke stöddes, så vitt han visste, av något av den högsta dömande instansen meddelat avgörande. Vid skapandet av denna praxis förefölle det, som om domstolarna givit en vidare innebörd åt begreppet allmänheten än som i detta sammanhang skäpligen syntes böra ifrågakomma. Därest ändring därutinnan komme att ske, torde de olägenheter, som med berörda praxis onekligen uppstått, särskilt för landsbygdens befolkning, komma att försvinna. Vid sådant förhållande hade departementschefen ansett sig böra förorda, att definitionen finge bibehållas med oförändrad lydelse.

Såsom framgår av rättsfallsredogörelsen ovan hava i flera fall personer, som tillfälligt utfört transporter mot ersättning, åtalats för olaga yrkesmässig trafik men friats med den motiveringen, att det belopp, som gottgjorts dem, ej alls eller ej nämnvärt överstigit driftkostnaderna. Domstolarna synas i dessa fall hava byggt sina avgöranden på en tolkning av begreppet ersättning och icke av begreppet allmänheten.

Enligt trafikutredningens mening böra dylika tillfälliga körningar, för vilka ersättningen ej alls eller endast obetydligt överstiger driftkostnaden, icke falla under bestämmelserna om den yrkesmässiga trafiken. En vidsträckt tolkning av begreppet yrkesmässig trafik skulle exempelvis leda till att en person, som på en semesterresa medtagit några vänner mot skyldighet för dessa att betala på dem belöpande kvotdel av driftkostnaderna, skulle göra sig förfallen till yrkesmässig trafik. Att sådana semesterresor

varje sommar anordnas i en synnerligen stor utsträckning är allmänt bekant, och skäl torde saknas att söka förhindra eller försvåra desamma. På ersättningens storlek i förhållande till driftkostnaden torde i varje särskilt fall böra bero, huruvida yrkesmässig trafik skall anses föreligga. Med ersättning måste givetvis förstås även annan gottgörelse än pengar. Det torde liksom hittills kunna överlämnas åt de rättstillämpande myndigheterna att med hänsyn till omständigheterna i de konkreta fallen taga ställning till ifrågavarande spörsmål. Det bör emellertid påpekas, att en rättstillämpning, som står i överensstämmelse med vad nu förordats, möjligen kan försvåras, därest — såsom ovan föreslagits — i definitionen ordet »allmänheten» utbytes mot »annan».

Fråga om vissa kompletterande bestämmelser för bestämning av begreppet yrkesmässig trafik. 1932 års trafikutredning yttrade i sitt betänkande (sid. 140), att fall flera gånger omförmälts, då trafikutövare för att kringgå reglerna om yrkesmässig trafik ställt sig som köpare av det transporterade godset, och särskilt ifråga om grustransporter syntes detta förfarande i ganska stor utsträckning hava kommit till användning. Enligt de sakkunnigas mening syntes några särskilda åtgärder till förhindrande av dylika förfaranden icke för närvarande vara av nöden, särskilt som det knappast torde kunna förväntas, att ett uppenbart kringgående av författningen i förevarande form komme att medföra, att reglerna om yrkesmässig trafik icke ansåges tillämpliga.

I sitt yttrande över utredningens förslag påpekade *länsstyrelsen i Malmö*, att det inträffat, att personer, vilka vägrats tillstånd till idkande av yrkesmässig trafik, till handelsregistret anmält sig ämna idka handel och därefter transportera varor, som de i verkligheten eller skenbart överenskommit om köp av. Denna trafik, som huvudsakligen avsåge transporter av makadam och byggnadsmaterialier, hade tagit en sådan omfattning, att reglering därav syntes önskvärd. Länsstyrelsen föresloge förty, att befordran av varor, som transportören icke ständigt dreve handel med eller som av honom icke såldes till allmänheten, skulle vara att anse som allmän trafik.

Även *poliskammaren i Hälsingborg* ansåg bestämmelser till förhindrande av dylik trafik vara oundgängligen nödvändiga.

1936 års trafiksakkunniga beaktade detta spörsmål och anförde bland annat (sid. 38 och 39):

Under våra överläggningar beträffande detta ämne har uppmärksamheten fästats särskilt vid det förfarande, som uppgives i tämligen stor utsträckning förekomma i fråga om grustransporter, nämligen att innehavare av automobiler, utan att innehava tillstånd till yrkesmässig trafik, från en grusgröp i parti inköpa grus och därefter med sina bilar distribuera detta till kunder.

Emellertid kan enligt vår mening en sådan trafik icke under alla förhållanden hänföras till yrkesmässig. För den händelse den person, som bedriver densamma, har köp och försäljning av grus såsom yrke eller stadigvarande sysselsättning, synes nämnda förfarande vara i princip jämförligt med den varudistribution, som en enskild affärsman bedriver med varor, som han inköpt och i sin ordning försäljer, även om den skillnad föreligger, att vid grusförsäljningen transportpriset merendels är så högt i förhållande till varans eget pris, att vad kunden betalar för, i regel mera är transportpriset än varupriset. Annorlunda ställer sig åter förhållandet, om en person, utan att eljest handla med grus i nyss angiven omfattning, vid enstaka tillfällen begagnar sig av förfarandet att inköpa gruslaster, som han åter försäljer, i syfte att därigenom undgå skyldighet att söka trafiktillstånd. I sådant fall synes ett verkligt kringgående av bestämmelserna om yrkesmässig automobiltrafik föreligga. I åtminstone ett i fackpressen relaterat fall har emellertid ett dylikt förfarande förklarats hänförligt under yrkesmässig trafik och föranlett ansvar för vederbörande. Någon särskild bestämmelse med hänsyn till detta särskilda slag av förfarande hava vi därför icke funnit erforderlig. Däremot synes det oss vara lämpligt att, i likhet med vad som i sådant avseende föreskrivits i den nya tyska lagen angående fjärrgodstrafik med motorfordon av den 26 juni 1935, införa en allmän bestämmelse med huvudsaklig innebörd att förordningens föreskrifter icke må kringgåas genom missbruk av handelsrättsliga former eller genom skapandet av skenbara fakta.

I överensstämmelse med trafiksakkunnigas hemställan upptogs i § 54 i *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* stadgandet, att förfaranden, som uppenbart åsyftade kringgående av bestämmelserna i förordningen, skulle anses utan verkan vid uppkommande frågor om tillämpligheten av förordningen.

I skrivelse den 22 oktober 1937 till 1936 års trafikutredning hava *Sveriges trafikbilägares riksförbund* och *Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund* hemställt, att utredningen måtte föreslå sådant förtydligande av motorfordonsförordningen, att densamma icke lämnade rum för kringgående av bestämmelserna och andemeningen i densamma. I skrivelsen påtalas bland annat försäljningar av grus m. m. för transporttiden.

Domstolarna hava vid flera tillfällen haft att taga ställning till sådana fall, som här avses. I det följande skall i korthet redogöras för ett par av dessa fall.

1) En person, N., vilken bedrev rörelse för försäljning av ved och kol, hade med en honom tillhörig lastbil verkställt transporter av grus från en grusgrop, tillhörig ett bolag, till en fastighetsförenings byggnadsföretag, varvid N. för gruset vid dess avhämtande från grusgropen erlagt 2 kr. per kbm. samt vid avlastningen erhållit 5 kr. per kbm.

Efter åtal dömdes underrätten N. till ansvar, enär N:s uppgörelse med föreningen, oaktat vad N. invänt därom att han för egen räkning köpt och sålt gruset, såvitt i målet vore fråga icke kunde rubriceras som annat än ett avtal om transport av grus, för vilken transport N. erhållit en ersättning av 3 kr. per kbm.

I utslag den 20 april 1936 ogillade emellertid Svea Hovrätt åtalet, enär annat icke visats än vad N. uppgivit eller att ifrågavarande lastbil av N. allenast använts för försling av honom tillhörigt grus samt i av honom bedriven rörelse för försäljning av ved och kol, samt N. förty icke kunde anses hava använt bilen i yrkesmässig trafik. En ledamot var skiljaktig och ville fastställa underrettens utslag (se Sv. J. T. 1938 Ref. sid. 19).

Ett i viss mån liknande fall har med samma utgång avgjorts av Göta Hovrätt genom utslag den 22 juni 1936.

2) Två åkare i Stockholm, J. och L., åtalades för olaga yrkesmässig trafik, avseende vissa grustransporter.

Underrätten dömde till ansvar.

Svea Hovrätt fastställde straffet genom utslag den 12 maj 1938 men med annan motivering än underrätten. Hovrätten fann utrett, att J. och L. — sedan de åtagit sig att leverera grus till Fotbollstadion i Råsunda till visst pris fritt avlastningsplatsen — under tiden den 15—17 april 1937 vid olika grusgropar inom Stockholms län medelst bilar avhämtat grus, som därvid debiterats vederbörande åkare eller ock kontant av honom guldits, samt därefter transporterat gruset till Fotbollstadion, ävensom att J. och L. senare erhållit betalning för gruset av Solna kommun. Hovrätten uttalade, att nämnda åtaganden, ehuru enligt ordalydelsen leveransavtal, likväl med hänsyn till omständigheterna i målet måste anses huvudsakligen ha innefattat avtal om transport av grus, samt att vid sådant förhållande J. och L., vilka icke varit berättigade att utöva yrkesmässig trafik inom Stockholms län, icke kunde undgå ansvar för olaga yrkesmässig trafik.

Samma utgång fick ett av Hovrätten samtidigt avgjort mål av likartad beskaffenhet.

En ledamot av Hovrätten var skiljaktig i båda målen och ville fria från ansvar.

I *utländsk lagstiftning* finnas bestämmelser av intresse i detta sammanhang. Enligt § 4 i 1935 års *tyska lag om fjärrgodstrafik* få lagens föreskrifter icke kringgås genom missbruk av sak- eller handelsrättsliga nommer och tolkningsmöjligheter, ej heller genom skapandet av skenbara fakta. Enligt § 8 i 1936 års tyska förordning föreligger ett enligt § 4 i lagen förbjudet kringgående bland annat när godset överlåtits å det transporterande företaget endast för den tid, transporten sker. Enligt ett *schweiziskt lagutkast* från 1937 rörande person- och godsbefordran på allmänna vägar äro privaträttsliga rättshandlingar, genom vilka bestämmelserna i lagen och dess tillämpningsförordning kringgås, ogiltiga.

1936 års trafikutredning.

Av länsstyrelsen i Malmöhus län, poliskammaren i Hälsingborg och 1936 års trafiksakkunniga samt i framställningar till 1936 års trafikutredning har uppmärksamats det fall, att bilägare — utan att inneha tillstånd till yrkesmässig trafik — från en grusgrop i parti inköpt grus m. m. och därefter med sina bilar distribuerat detta till olika företag.

Trafikutredningen kan helt instämma i vad nämnda sakkunniga rörande detta spörsmål anført. Förhållandena i de särskilda fallen kunna uppenbarligen vara mycket olika. Då ett verkligt kringgående av lagstiftningen

om yrkesmässig trafik kan anses föreligga, böra dylika körningar givetvis hänföras till yrkesmässig trafik. I syfte bland annat att säkra en sådan rättstillämpning har trafikutredningen i § 46 i sitt förslag upptagit stadgandet i propositionen, att förfaranden, som uppenbart åsyfta kringgående av bestämmelserna i förordningen, skola anses utan verkan vid uppkommande frågor om tillämpligheten av förordningen.

Särskilda bestämmelser angående transport av mjölk, slaktdjur, färsk fisk, skogsprodukter m. m. Under de senaste åren har frågan, om transporter av mjölk, slaktdjur m. m. böra helt eller delvis undantagas från föreskrifterna rörande den yrkesmässiga trafiken, varit föremål för stor uppmärksamhet från statsmakternas sida.

Då *andra lagutskottet vid 1933 års riksdag* hade att taga ställning till ett genom proposition (nr 193) framlagt förslag om bland annat viss ändring av linjetrafikbegreppet i motorfordonsförordningen, yttrade utskottet i sitt av riksdagen i denna del godkända utlåtande nr 31 (sid. 12 och 13):

I detta sammanhang har inom utskottet diskuterats ett linjetrafiken berörande särskilt spörsmål. Flerstädes förekommer det, att ett antal lantbrukare eller en mejeriförening utbjuder körning av mjölk från de olika producenterna till mejeriet på ackord, därvid körning kan 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 äro sådana, att dylik ackordskörning anses skola falla under begreppet linjetrafik enligt den föreslagna definitionen, vill utskottet framhålla, att med hänsyn till nödvändigheten av att förbilliga lantbrukets omkostnader ett verkligt behov av sådan körning kan anses föreligga. Enligt utskottets mening synes därför denna ackordskörning i allmänhet ej böra förhindras enbart av den anledningen, att någon trafikutövare redan innehar allmänt tillstånd till linjetrafik å vägen förbi de platser, där mjölkkörningen är avsedd att äga rum. Genom att i förekommande fall giva trafiktillståndet för mjölkköraren sådan inskränkt omfattning, att detsamma kommer att avse allenast körning av mjölk och möjligen andra lantbruksprodukter, synes vederbörande länsstyrelse hava möjlighet att förhindra obehörig konkurrens med redan förefintliga trafikföretag utan att därigenom billigare körning av mjölk och andra lantbruksprodukter förhindras.

Vid *1935 års riksdag* hemställdes i två motioner (I: 53 och II: 135), att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring i motorfordonsförordningen, att för transport av mjölk till mejeri och konsumtionsort samt slaktdjur och slakteriprodukter ej skulle erfordras särskilt tillstånd.

I sitt utlåtande (nr 11) över motionerna hemställde *andra lagutskottet* under hänvisning till den då arbetande 1932 års trafikutredning, att motionerna icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Reservation avgavs emellertid av hälften av utskottets ledamöter, vilka ansågo, att utskottets utlåtande bort erhålla följande lydelse:

Vid 1933 års riksdag har utskottet i sitt ovan omtalade utlåtande nr 31, vilket godkänts av riksdagen, erinrat om de svårigheter, som föreligga i det fall, att ett antal lantbrukare eller en mejeriförening utbjuder körning av mjölk från de olika producenterna till mejeriet på ackord, varvid körning kan erhållas till billigare pris än det, som begäres enligt den taxa, vilken tillämpas av trafikutöware, som innehar tillstånd till linjetrafik å den vägsträcka, där mjölkkörningen skall äga rum. Genom vad som anförts i motionerna och genom den utredning, som utskottet verkställt, har styrkts, att olägenheterna av den lagtillämpning, som i detta avseende äger rum särskilt i vissa delar av landet, blivit så kännbara, att en rättelse för den jordbrukande befolkningen framstår som ett betydelsefullt önskemål, vilket kräver ett snart beaktande. Med anledning härav anser utskottet skäl föreligga att fästa Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på angelägenheten, att den transportfråga, som behandlas i motionerna, utan dröjsmål vinner en ur praktiska synpunkter tillfredsställande lösning.

Utskottet får för den skull hemställa, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta, att riksdagen utan dröjsmål måtte beredas tillfälle att fatta ståndpunkt rörande lagstiftning i det spörsmål, som framförts i motionerna I: 53 och II: 135.

Reservationen bifölls av båda kamrarna, varefter riksdagen avlät skrivelse, nr 70, i ämnet till Kungl. Maj:t.

1932 års trafikutredning har i sitt betänkande behandlat frågan, huruvida transporter av vissa slags varor borde helt eller delvis undantagas från bestämmelserna om allmän automobiltrafik, och därvid anført (sid. 140 och 141):

Ett... aktuellt spörsmål är frågan, huruvida, i motsvarighet till vissa... 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 huvudsakligen föranledda av intresset av att dylika transporter må kunna anordnas utan hinder av så vittgående inskränkningar, som kunna anses motiverade för varuforslingen med lastbilar i övrigt.

Med avseende å detta spörsmål torde till en början böra erinras, att vi avsett att genom individualisering av trafiktillstånden 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 erhålla erforderligt trafiktillstånd 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 till-

godosedda; 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 lättnader 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 i fråga om trafikens bedrivande. Bestämmelser i sådant syfte hava influtit under §§ 4, 9 och 10.

Trafikutredningen hade i § 4 sista stycket i sitt förslag upptagit bestämmelsen, att trafik, som uteslutande vore avsedd för befordran av mjölk eller slaktdjur eller skogsprodukter från avverkningsplatsen, skulle, oavsett transportens längd, vara att hänföra under närgods- eller närgodslinjetrafik.

Denna bestämmelse, som närmare motiverats i betänkandet (sid. 152—154), var, såsom av motiveringen framgår, avsedd att medföra bland annat, att tillståndsgivningen, även där fråga vore om sådana transporter, som på grund av sin längd eljest skulle vara att hänföra till fjärrtrafik, komme att förläggas till länsstyrelserna i stället för till vägtrafikmyndigheten, samt att trafiktillstånd kunde beviljas under de enklare former, som angäves i § 9 och § 10 andra stycket.

1936 års trafiksakkunniga uttalade i denna del (sid. 41), att de, som utginge från att undantag från de bestämmelser, som vore avsedda att gälla för den yrkesmässiga trafiken i allmänhet, borde beviljas allenast därest och i den mån det erfordrades för åstadkommande av en ändamålsenlig transportorganisation, icke ansågo de föreslagna undantagsbestämmelserna ur denna synpunkt tillräckligt motiverade; de hemställde därför, att dessa måtte utgå. Statliga åtgärder till skydd för jordbruket eller andra näringsgrenar ansågo de sakkunniga icke böra vidtagas i sådant sammanhang som det nu förevarande. Skulle likväl bestämmelser av den innebörd, som framginge av trafikutredningens förslag, anses böra meddelas, ansågo de, att bland de transporter, som borde i detta sammanhang undantagas, även borde upptagas transporter av färsk fisk.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag*, vari (å sid. 68 och 69) lämnades en redogörelse för de yttranden, som avgivits över dels trafikutredningens förslag i denna del, dels ock ovannämnda skrivelse av 1935 års riksdag, anförde föredragande departementschefen, att vad 1936 års trafiksakkunniga anfört syntes visserligen principiellt icke sakna fog, men med hänsyn till vad i ärendet förekommit torde dock de ifrågasatta undantagsbestämmelserna lämpligen böra komma till stånd i den omfattning, att trafik, som uteslutande avsåge befordran av mjölk eller slaktdjur, skulle, oavsett transportens längd, vara att hänföra under närgods- eller närgods-

linjetrafik. Bestämmelse i detta syfte hade influtit under sista stycket av § 4. Av denna bestämmelse, jämförd med §§ 9 och 10, följde också, att tillstånd till trafik av nu ifrågavarande slag kunde beviljas under mycket enkla former och, där så ansåges lämpligt, utan föregående remiss.

Vid 1936 års riksdag beaktades ifrågavarande spörsmål i flera motioner.

Sålunda yrkades i två motioner (I: 290 och II: 581) före propositionens avlämnande, att riksdagen måtte besluta i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring i gällande motorfordonsförordning, att för transporter av mjölk till mejeri och konsumtionsort samt slaktdjur och slakteriprodukter ej skulle erfordras särskilt tillstånd.

I åtskilliga motioner, som väckts i anledning av propositionen, blev frågan om undantagsbestämmelser för vissa slag av transporter föremål för uttalanden. Sålunda framhölls i en motion (II: 707), att det vore för jordbruket nödvändigt att få sina transporter av mjölk, slaktdjur m. m. ordnade utan fördyring genom reglerande bestämmelser och att vid reglering av den yrkesmässiga biltrafiken sådana varor, som av jordbrukets utövare och av jordbrukets föreningar transporterades från och till mejerier, slakthus o. s. v., borde lämnas utanför regleringen.

I tre andra motioner (I: 325, II: 708 och II: 709) ifrågasattes, att de lättnader, som enligt propositionen skulle gälla för transport av mjölk och slaktdjur, även borde medgivas i fråga om transport av skogsprodukter från avverkningsplats samt av färsk fisk.

Andra lagutskottet hemställde i sitt utlåtande (nr 54) över propositionen och motionerna, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring i motorfordonsförordningen, att »transporter uteslutande av mjölk eller produkter därav eller av slaktdjur eller av färsk fisk eller av skogsprodukter från avverkningsplats» måtte undantagas från tillämpningen av de särskilda bestämmelser, som gällde för den yrkesmässiga trafiken.

Av utskottets motivering för denna hemställan torde följande böra återgivas (sid. 62 och 63):

Under de senaste åren har inom jordbrukets område utförts ett omfattande organisationsarbete, vilket i vissa hänseenden skapat ändrade förutsättningar för såväl förädling som avsättning av jordbrukets produkter. Mejerirörelsen har sålunda erhållit allt större betydelse samtidigt som rörelsens centralisering till färre företag föranlett längre transportvägar. De höjda kvalitetskraven på mjölk och mjölkprodukter ha ökat behovet av att dessa varuslag snabbt forslas till mejeri eller konsument. Slakt av djur sker numera mindre ofta på den egna gården utan slaktdjuren transporteras till slakteri.

Dessa förändringar ha väsentligt underlättats av de genom automobiltrafikens snabba utveckling förbättrade kommunikationerna. Tillgången till autobiler för transport av skogsprodukter från avverkningsplats ha vidare ökat

möjligheterna för ett effektivt skogsbruk, och även fisket har erhållit förbättrade avsättningsmöjligheter, enär den färska fisken numera kan med bil snabbt föras till städer och andra konsumtionsorter.

Den nuvarande regleringen av den yrkesmässiga trafiken hindrar ett fullt utnyttjande av lastbilstransporternas fördelar. Den mindre näringsutövaren, vars rörelse icke är så stor att anskaffandet av en egen lastbil kan vara ekonomiskt lönande, är hänvisad till att för sina transporter anlita utövare av yrkesmässig trafik. Detta ställer sig i många fall kostsamt och obehagligt. Med den stränga tolkning av begreppet yrkesmässig trafik, som kommit till uttryck i åtskilliga uppmärksammade avgöranden av domstolarna, kräves tillstånd till sådan trafik även för det fall, att en förening av lantbrukare med föreningens tillhöriga bilar utför transporter mot ersättning för föreningsmedlemmarnas räkning, samt jämväl för det fall, att en lantbrukare med sin bil transporterar varor mot ersättning åt någon eller några närboende lantbrukare. Det har visat sig svårt att erhålla tillstånd till transporter för lantbrukets räkning, och det vill synas, som om vissa länsstyrelser icke tagit tillräcklig hänsyn till jordbrukets säregna förhållanden utan ofta ogillat ansökningar av denna art under hänvisning till att det föreliggande trafikbehovet redan vore täckt.

Riksdagen ansåg emellertid, att endast »transporter uteslutande av mjölk eller produkter därav eller av slaktdjur» borde undantagas.

Genom en Kungl. kungörelse den 30 juni 1936, vilken trätt i kraft den 5 juli samma år, vidtogs i anledning av riksdagens beslut en *ändring i 23 § i 1930 års motorfordonsförordning* av innebörd, att de särskilda bestämmelserna om yrkesmässig trafik icke skulle äga tillämpning, »där automobil användes för transport uteslutande av mjölk, mjölkprodukter eller slaktdjur».

I skrivelse den 23 april 1937 till 1936 års trafikutredning har *Sveriges skogsägareförbund* hemställt, att trafikutredningen måtte taga under övervägande att ställa virkestransporterna utanför bestämmelserna om den yrkesmässiga trafiken. I skrivelsen framhålles bland annat, att, om en sådan lösning icke kunde ernås, det torde för vissa delar av landet bliva nödvändigt, att länsstyrelserna ifråga om utdelande av trafiktillstånd tillämpade en avsevärt mindre restriktiv politik än vad nu vore fallet. Den avgörande synpunkten torde därvid böra vara, att antalet trafiktillstånd behövde vara så stort, att ej endast det mer regelbundet förefintliga trafikbehovet kunde tillgodoses utan att jämväl toppbelastningen under vissa årstider och inom vissa branscher kunde täckas. För tillgodoseende av detta syfte torde det icke alltid vara nödvändigt, att det ökade antal trafiktillstånd avsåge all slags trafik. Mycket skulle vara vunnet, om differentierade tillstånd, endast avseende virkestransporter, kunde meddelas i ökad omfattning.

Vidare ha *Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund* och *Sveriges trafikbilägares riksförbund* i skrivelse den 25 oktober 1937 till 1936 års trafikutredning anhållit, att utredningen måtte verka för att den gällande undantags-

bestämmelsen icke måtte upptagas i en ny lagstiftning om yrkesmässig trafik.

I syfte att erhålla bättre utredning angående lämpligheten av särskilda bestämmelser om transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter, slaktdjur m. m. har 1936 års trafikutredning den 5 november 1937 avlåtit en rundskrivelse till överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser. I denna skrivelse har utredningen erinrat om den ovannämnda kungörelsen den 30 juni 1936 och dess förhistoria samt begärt uppgift om antalet bilar, godkända för yrkesmässiga transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter eller slaktdjur den 5 juli 1936, då nämnda kungörelse trätt i kraft, ävensom hemställt om upplysning dels om kungörelsen förorsakat några olägenheter (olaga trafik, olämplig vagnmateriel etc.), dels om enligt myndigheternas mening de intressen, som föranlett kungörelsen, kunde tillgodoses genom differentierad tillståndsgivning, dels ock om myndigheterna ansågo skäl föreligga att upphäva, begränsa eller utvidga undantagsbestämmelsen.

Vid skrivelsen hade fogats avskrifter av de båda till trafikutredningen inkomna framställningarna från Sveriges skogsägareförbund och från Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund m. fl.

Svar ha inkommit från samtliga tillfrågade myndigheter. De av dem lämnade statistiska uppgifterna återfinnas i nedan intagen tabell.

Utredningen övergår härefter till att lämna en *sammanfattning av ytt-randenas innehåll*.

För *upphävande av ifrågavarande undantagsbestämmelse* hava *länsstyrelserna i Uppsala, Blekinge, Värmlands och Örebro län* uttalat sig. Länsstyrelsen i Värmlands län har i andra hand ifrågasatt, att stadgandet utvidgas till att omfatta »transport från mjölkproducent jämväl av andra varor än mjölk, mjölkprodukter eller slaktdjur såsom ägg, potatis, grönsaker, frukt, kött och andra produkter från lantmannanäringen som ock till mjölkproducenten av för lantbruket nödvändiga varor». Även *länsstyrelsen i Jönköpings län* synes förorda, att undantaget avskaffas. Den framhåller nämligen, att »då befogenheten att utan tillstånd yrkesmässigt forsla mjölk och mjölkprodukter samt slaktdjur är ägnad att bringa en viss oreda och oordning i transportsystemet i dess helhet, synes det önskvärt, att sådan ändring i hithörande lagstiftning kunde vinnas, att möjlighet beredes att lämna tillstånd till forsling av visst eller vissa slag av varor allenast, förutom nu ifrågakomna förnödenheter, exempelvis lantbruksprodukter i allmänhet (särskilt uppräknade) samt skogsprodukter». I detta sammanhang torde även böra redovisas de yttranden, som avgivits av *länsstyrelserna i Gotlands och Västerbottens län*, vilka dock icke uttryckligen föreslagit stadgandets upphävande. Länsstyrelsen i Gotlands län har uttalat, att, därest skäl icke anses föreligga att helt upphäva undantagsbe-

**Antal bilar, godkända för yrkesmässiga transporter uteslutande av mjölk,
mjölkprodukter eller slaktdjur den 5 juli 1936.**

L ä n	Mjök och (eller) mjök- produkter				Slaktdjur			
	Läns- trafik	Linje- trafik	Stads- trafik	Summa	Läns- trafik	Linje- trafik	Stads- trafik	Summa
Stockholms stad	—	—	—	—	—	—	—	—
Stockholms län	—	2	—	2	—	—	—	—
Uppsala län	—	13 ¹	—	13	1 ²	2	—	3
Södermanlands län	15 ³	5 ⁴	—	20	—	—	—	—
Östergötlands län	49	55	6	55 ⁵	1	4	—	5
Jönköpings län	—	35 ⁶	—	35	—	—	—	—
Kronobergs län	2	9	—	11	2	—	—	2
Kalmar län	—	7 ⁷	—	7	2	—	—	2
Gotlands län	1	—	—	1	—	—	—	—
Blekinge län	1	—	—	1	—	—	—	—
Kristianstads län	38	—	—	38	—	—	—	—
Malmöhus län	98 ⁸	2	—	100	3	—	—	3
Hallands län	2	24	2	28	—	8	—	8
Göteborgs och Bohus län	1	14 ⁹	—	15	3	—	—	3
Älvsborgs län	7	16 ¹⁰	—	23	1	—	—	1
Skaraborgs län	22	8	—	30	—	—	—	—
Värmlands län	—	10 ¹¹	—	10	—	—	— ¹²	—
Örebro län	—	12 ¹³	—	12	—	—	—	—
Västmanlands län	1	19	1	21	—	—	—	—
Kopparbergs län	—	20 ¹⁴	—	20	1	—	—	1
Gävleborgs län	4	—	—	4	—	—	—	—
Västernorrlands län	—	11	—	11	—	—	—	—
Jämtlands län	—	10	—	10	—	—	—	—
Västerbottens län	—	5 ¹⁵	—	5	—	—	—	—
Norrbottnens län	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	241	277	9	472	14	14	—	28

Anmärkingar:

- ¹ Därav 1 godkänd tillsammans med länsstyrelsen i Västmanlands län.
² Dessutom 1 godkänd för transport av »levande djur».
³ Därav 6 jämväl i stadstrafik utan inskränkning.
⁴ Därav 4 jämväl i länstrafik utan inskränkning.
⁵ Därav 6 i enbart linjetrafik, 43 i läns- och linjetrafik samt 6 i läns-, linje- och stadstrafik.
⁶ Samtliga godkända för länstrafik för godsbefodran.
⁷ Därav 1 godkänd jämväl av länsstyrelsen i Östergötlands län.
⁸ Därav 2 godkända jämväl av annan länsstyrelse.
⁹ Därav 9 godkända jämväl av länsstyrelsen i Älvsborgs län och 1 av länsstyrelsen i Hallands län.
¹⁰ Därav 9 jämväl i länstrafik för transport av gods i allmänhet.
¹¹ Flertalet av dessa godkända för länstrafik för transport av gods i allmänhet.
¹² 1 bil godkänd för transport av »kreatur».
¹³ Dessutom 55 bilar, godkända för »linjetrafik för befodran av gods, huvudsakligen mjölk». Av dessa 67 (= 12 + 55) bilar voro 3 godkända i gemensam resolution med länsstyrelsen i Västmanlands län, 2 i gemensam resolution med länsstyrelsen i Värmlands län och 1 i gemensamt beslut med länsstyrelsen i Östergötlands län.
¹⁴ Därav 12 godkända för länstrafik.
¹⁵ Dessutom 2 bilar godkända för transporter av »mjölk och jordbruksprodukter».

stämelsen, torde dock en begränsning till transporter av råvara från producent till återförsäljare vara en tvingande nödvändighet. Länsstyrelsen i Västerbottens län har ifrågasatt, huruvida det icke kunde anses lämpligt, att, därest transporter av nu ifrågavarande slag fortfarande skola vara undantagna, absolut förbud stadgades för samtidig transport av gods av annat slag.

Samtliga ovan nämnda länsstyrelser utom länsstyrelsen i Värmlands län ha ansett sig kunna konstatera vissa *olägenheter av ifrågavarande undantagsbestämmelse*. Därvid har från olika håll framhållits, bland annat, att till följd av kungörelsen uppstått en grupp ekonomiskt svaga bilägare, för vilka det vore frestande att till förfång för helyrkesutövarna transportera även andra varuslag än dem, som avsåges med undantaget, samt att olaga trafik i icke oväsentlig utsträckning ägde rum, att olämplig vagnmateriel många gånger komme till användning vid slaktdjurtransporter, att transporter av såväl mjölk som slaktdjur gäve anledning till erinringar ur hygienisk synpunkt samt att behovsprövningen vid tillståndsgivning i icke ringa mån blivit försvårad.

Av de ovan nämnda myndigheterna ha länsstyrelserna i Jönköpings, Blekinge, Värmlands, Örebro och Västerbottens län uttalat, att de intressen, som föranlett kungörelsen, kunde tillgodoses genom en *differentierad tillståndsgivning*. Länsstyrelsen i Gotlands län har framhållit, att den differentierade tillståndsgivningen givetvis vore en lösning av problemet men att alla olägenheter icke kunde därigenom undanröjas. Enligt länsstyrelsen i Uppsala län syntes lantbrukets behov av tillgång till lämpliga lastbilar huvudsakligen för transporter till mejerier och slakterier till rimliga kostnader kunna täckas genom en väl avvägd tillståndsgivning avseende antingen nya trafiktillstånd eller ökat antal fordon i viss trafik.

Flertalet myndigheter hava emellertid antingen uttalat sig för *undantagsbestämmelsens bibehållande* eller förklarat sig i varje fall icke kunna föreslå dess upphävande. Dessa myndigheter äro *överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Södermanlands, Östergötlands, Kronobergs, Kalmar, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Västmanlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands och Norrbottens län*. I allmänhet har framhållits, att man för närvarande saknade tillräckliga erfarenheter rörande undantagsbestämmelsens verkningar. *Länsstyrelsen i Stockholms län* har funnit sig icke ha tillräcklig erfarenhet för att kunna göra något uttalande i ämnet. Flertalet av de nu nämnda myndigheterna har ej konstaterat några nämnvärda olägenheter av kungörelsen. Vissa länsstyrelser, särskilt länsstyrelserna i Kronobergs, Göteborgs och Bohus, Gävleborgs, Västernorrlands samt Jämtlands län, hava emellertid fäst uppmärksamheten på en del otillfredsställande

verkningar. Sistnämnda länsstyrelse har förklarat sig benägen anse, att frigivandet av ifrågavarande transporter varit mera till skada än gagn.

Att frigivandet av ifrågavarande transporter varit till gagn för den jordbrukande befolkningen har uppgivits av länsstyrelserna i Östergötlands, Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs och Norrbottens län. Sistnämnda länsstyrelse har tillika förklarat sig ha gjort den allmänna erfarenheten, att behovsprövningen vid handläggning av ärenden rörande yrkesmässig godstrafik avsevärt underlättats genom införandet av undantagsbestämmelsen.

Av de myndigheter, som icke ansett sig kunna ifrågasätta undantagsbestämmelsens upphävande, har länsstyrelsen i Södermanlands län uttalat, att de intressen, som föranlett kungörelsen, »i allmänhet i lika hög grad» kunde tillgodoses genom en *differentierad tillståndsgivning*. Länsstyrelsen i Jämtlands län har framhållit, att dessa intressen »möjligen» kunde beaktas genom en differentiering. En motsatt åsikt har uttalats av länsstyrelserna i Östergötlands, Kristianstads, Älvsborgs och Skaraborgs län. Enligt länsstyrelsen i Norrbottens län torde nackdelarna vid en differentierad tillståndsgivning överväga fördelarna. Länsstyrelserna i Västmanlands samt Göteborgs och Bohus län ha uttalat, att föga eller intet vore att vinna genom differentierade tillstånd. Länsstyrelsen i Västernorrlands län har framhållit, att de inom länet till följd av undantagsbestämmelsen uppkomna olägenheterna, vilka dock måste anses vara av mindre betydelse, syntes knappast kunna undanröjas genom en differentierad tillståndsgivning. Länsstyrelsen har vidare uttalat, att, därest undantagsbestämmelsen bortföle, de tillståndsgivande myndigheterna torde beredas möjlighet att utan iakttagande av eljest stadgat kungörelseförfarande lämna differentierade trafiktillstånd, eventuellt för viss begränsad tid, med rätt för tillståndshavaren att utnyttja tillståndet utan hinder av att det ej vunnit laga kraft. Ett dylikt stadgande kunde enligt länsstyrelsens mening understundom vara av behovet påkallat, även om undantagsbestämmelsen bibehölles oförändrad.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län har framhållit, att *anmälningsskyldighet* i lämplig form i fråga om den genom stadgandet frigivna trafiken skulle kunna vara till viss nytta. Länsstyrelsen har därvid erinrat om den genom undantaget försvårade behovsprövningen. Länsstyrelsen i Blekinge län, vilken i första hand uttalat sig för upphävande av undantagsbestämmelsen, har framhållit, att, därest denna likväl bibehölles, anmälningsskyldighet åtminstone borde stadgas.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län har förordat *allmänna bestämmelser angående djurtransporter med automobil*. Även länsstyrelsen i Kronobergs län har ifrågasatt åtgärder till främjande av djurskyddsintresset vid transport med bil av levande djur.

De myndigheter, som uttalat sig mot stadgandets upphävande, ha i allmänhet motsatt sig varje utvidgning av bestämmelsens innehåll. Från vissa håll har emellertid en sådan utvidgning ifrågasatts.

Sålunda har länsstyrelsen i Norrbottens län ansett vissa skäl tala för en utsträckning av undantaget till att omfatta »jämväl transport av *skogsprodukter* från avverkningsplats, eventuellt jämväl grus- och jordkörningar». Mot skogsprodukternas frigivande ha överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Uppsala, Hallands, Älvsborgs, Värmlands, Örebro, Västmanlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Jämtlands och Västerbottens län uttryckligen uttalat sig. Länsstyrelsen i Gävleborgs län framhåller, att ett frigivande av skogstransporterna från tillståndsprovningen borde åtminstone under de i länet rådande förhållandena leda till ett övervägande av tillståndsprovningens fullständiga upphävande. Enligt länsstyrelsen i Västernorrlands län skulle ett undantagande av skogsprodukter utan tvivel ställa en mycket betydande del av godstransporterna inom länet utom behovsprövningen. Länsstyrelsen i Kopparbergs län har i detta sammanhang uttalat sig för differentierade tillstånd för att möjliggöra utvidgning av lastbilsparken vid toppbelastning.

Även utvidgning av undantaget i andra hänseenden har ifrågasatts. Sålunda har länsstyrelsen i Gävleborgs län ansett *fisktransporter* böra likställas med de frigivna. Emot en sådan utvidgning har länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län uttalat sig. Länsstyrelsen i Östergötlands län har i en särskild skrivelse framkastat möjligheten att låta undantagsbestämmelsen omfatta jämväl *transporter av skolbarn* till och från skola. Även länsstyrelsen i Västernorrlands län har ifrågasatt att utvidga stadgandet till att avse även skolskjutsar.

En del av de spörsmål, som beröras i yttrandena, äro för närvarande föremål för överväganden i andra sammanhang och från vidare utgångspunkter. Dessa utredningar skola här i korthet beröras.

Efter bemyndigande av Kungl. Maj:t den 23 april 1937 har chefen för justitiedepartementet tillkallat revisionssekreteraren G. A. O. N. Bouveng såsom utredningsman för att verkställa utredning angående en särskild lag om djurskydd och vad därmed äger samband ävensom att utarbета de författningsförslag, vartill utredningen kunde föranleda. Enligt direktiven borde utredningen bland annat avse frågan om transport av djur. Utredningsmannen har i november 1938 avlämnat betänkande med förslag angående djurskyddslagstiftning (stat. off. utr. 1938: 36). Betänkandet innehåller bland annat förslag till kungörelse angående transport av levande djur med motorfordon.

Chefen för socialdepartementet har, efter bemyndigande av Kungl. Maj:t den 23 oktober 1936, tillkallat fem sakkunniga, vilka sedermera antagit benämningen *livsmedelslagstiftningssakkunniga*, för att inom departementet

biträda med utredning rörande en ur enhetliga synpunkter planlagd, utvidgad livsmedelslagstiftning. I direktiven uttalas vikten av skärpt kontroll av den ambulerande handeln med livsmedel. De sakkunniga hava i ett den 16 december 1937 avgivet betänkande (stat. off. utr. 1937: 51) framlagt förslag till kungörelse med vissa bestämmelser angående kringföringshandel med kött och charkuterivaror. Den 18 november 1938 har utfärdats en kungörelse i ämnet (S. F. S. nr 658).

1936 års trafikutredning.

Ifrågavarande undantagsbestämmelse är såsom framgår av redogörelsen ovan i hög grad omstridd, och det har från flera håll gjorts gällande, att densamma föranlett vissa missförhållanden såsom olaga yrkesmässig trafik, djurplågeri m. m. samt att den i viss grad försvårat behovsprövningen. I och för sig kan det ifrågasättas, huruvida icke de speciella intressen, som förevarande stadgande avser att skydda, skulle kunna tillgodoses genom en differentierad tillståndsgivning. Vederbörande tillståndsmyndighet skulle sålunda, då förhållandena så påkalla, meddela tillstånd, som avser transporter utslutande av mjölk och mjölkprodukter eller av slaktdjur etc. Såsom i åtskilliga yttranden framhållits är emellertid den differentierade tillståndsgivningen ägnad att framkalla vissa olägenheter.

I likhet med flertalet av de myndigheter, som yttrat sig i ärendet, anser trafikutredningen, att ytterligare erfarenheter av undantagsbestämmelsens verkningar böra avvaktas, innan statsmakterna taga ställning till frågan, om denna bestämmelse bör slopas. Att, såsom från vissa håll föreslagits, utvidga stadgandets tillämpningsområde till att avse även transporter av skogsprodukter, fisk m. m. synes i varje fall ej för närvarande lämpligt.

Trafikutredningen har ej heller ansett sig kunna biträda det av vissa länsstyrelser framförda förslaget att införa anmälningsskyldighet i fråga om den frigivna trafiken. Enligt utredningens mening skulle föga vara att vinna genom en dylik anordning.

Trafikutredningen anser emellertid, att bestämmelsen bör i vissa hänseenden modifieras.

Syftet med stadgandet har otvivelaktigt i första hand varit att underlätta körning av mjölk från lantbrukare till mejeri eller konsumtionsort samt transporter av skummjölk, smör etc. från mejeri tillbaka till mjölkleverantör. Däremot har stadgandets tillkomst icke motiverats med något behov att underlätta de körningar från mejeri till återförsäljare, som mejeriet låter utföra, ehuru bestämmelsen erhållit en sådan avfattning, att även dylika körningar täckas av densamma. I vad stadgandet avser slaktdjur torde med densamma i första hand ha åsyftats transporter till slakteri.

Trafikutredningen har ansett skäl tala för en jämkning av undantagsbestämmelsen på det sätt, att från förordningens tillämpning undantagas

transporter uteslutande av mjölk och mjölkprodukter från mjölkproducent till mejeri, återförsäljare eller förbrukare samt från mejeri till mjölkproducent ävensom transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri.

Vissa spörsmål av intresse i förevarande sammanhang nämligen angående kontroll över djurtransporter med bil samt över den ambulering deln med livsmedel äro, såsom framgår av redogörelsen ovan, föremål för överbäganden i andra sammanhang, varför utredningen icke ansett sig böra närmare ingå på desamma.

Från vissa håll har framhållits, att transporter av skolbarn till och från skola böra undantagas från förordningens tillämpning. Trafikutredningen har icke funnit tillräckliga skäl föreligga för ett dylikt undantag. Utredningen har emellertid ansett sig böra i sitt förslag möjliggöra en förenkling av tillståndsförfarandet i fråga om dylika ärenden samt även öppna möjlighet för tillståndsgivande myndighet att förklara, att beslut om trafik-tillstånd skall gå i verkställighet utan hinder av anförda besvär, vilket otvivelaktigt är av betydelse i förevarande sammanhang. Till dessa frågor återkommer utredningen vid behandlingen av §§ 8, 11 och 44 i författnings-förslaget.

Om uppsikt över den yrkesmässiga trafiken.

§ 2.

(Jämför 27 § 2 mom. i 1930 års M. F. samt §§ 2 och 3 i propositionen nr 161/1936.)

Länsstyrelserna. Enligt 27 § 2 mom. i 1930 års *motorfordonsförordning* får trafik-tillstånd ej meddelas, därest ej den ifrågasatta trafiken finnes behöfelig med hänsyn till redan befintliga trafikföretag samt i övrigt lämplig.

Härigenom hava tillståndsmyndigheterna ålagts viss uppsiktsskyldighet i fråga om den yrkesmässiga trafiken.

1932 års *trafikutredning* upptog i § 2 av sitt förslag stadgandet, att länsstyrelserna hade att var för sitt län vaka över att den allmänna biltrafiken ändamålsenligt ordnades och handhades, så att genom densamma förefintliga trafikbehov tillgodosåges och biltrafiken inordnades i det trafiksystem, som bildades av övriga trafikföretag inom länet.

I motiveringen (sid. 142) härtill anfördes bland annat:

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 överbakande av att länets trafiksystem, så långt det genom of-fentlig myndighets försorg kan åstadkommas, tillgodoser befolkningens och nä-ringarnas trafikbehov liksom att även eljest trafiken anordnas så ändamålsenligt som möjligt. Ett verksamt medel härtill i länsstyrelsernas hand torde sär-skilt möjligheten att vid beviljande av trafik-tillstånd meddela de villkor och bestämmelser, som för detta ändamål anses erforderligt, vara.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* fick ifrågavarande stadgande (§ 2) den avfattningen, att länsstyrelserna hade att var för sitt län tillse, att den yrkesmässiga trafiken med hänsyn till det samlade trafikbehovet i länet ändamålsenligt inordnades i det trafiksystem, som bildades av övriga trafikföretag, och i övrigt på lämpligt sätt handhades.

Angående inrättandet av en central myndighet. *1932 års trafikutredning* anförde, att liksom en centralisering av tillståndsgivningen beträffande närtrafiken borde ske genom överflyttandet av densamma till länsstyrelserna, beviljandet av tillstånd till fjärrtrafik borde sammanföras till en enhetlig central myndighet. Först under denna förutsättning kunde nämligen fjärrtrafiken planmässigt utvecklas och erforderlig kontroll över densamma upprätthållas. Trafikutredningen föreslog därför inrättandet av en dylik central myndighet, benämnd *vägtrafikmyndigheten*. På denna myndighet skulle ankomma att dels verka för den yrkesmässiga biltrafikens ändamålsenliga ordnande och främja en sund utveckling därav, dels ock handhava ärenden angående särskilt fjärrgodstrafiken och fjärrgodslinjetrafiken samt i sistnämnda hänseenden meddela tillstånd till dylik trafik. Härtill skulle komma vissa ytterligare uppgifter, såsom förande av centralregister över samtliga i yrkesmässig trafik använda bilar i riket, upprättande av förslag till taxor för fjärrtrafiken, vilka skulle fastställas av Kungl. Maj:t, ävensom till allmänna grunder för taxor för annan biltrafik, meddelande av bestämmelser om driftstatistik m. m.

I fråga om vägtrafikmyndighetens organisatoriska ställning i statsförvaltningen föreslog trafikutredningen, att vägtrafikmyndigheten skulle ingå i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och organiseras som en särskild byrå med en byråchef som chef. Härigenom skulle vägtrafikmyndigheten på ett enkelt och smidigt sätt och utan tidsödande remissförfarande kunna tillgodogöra sig den sakkunskap, som funnes inom nämnda ämbetsverk på ett flertal vägtrafikmyndigheten närstående områden, såsom bland annat beträffande vägarnas trafikkapacitet och bärighet och de enskilda järnvägarnas transportförmåga. Därjämte kunde för vägtrafikmyndighetens lokala ämbetsuppgifter användas väg- och vattenbyggnadsstyrelsens lokala organ, vägingenjörerna, vilka syntes väl lämpade för nu ifrågavarande ändamål. Såsom övrig personal å byrån skulle erfordras en inspektör i lönegraden B 27, två byråingenjörer (B 21), en amanuens (B 15), ett kanslibitråde och ett skrivbiträde. Beträffande vägingenjörerna, vilkas omfattande arbetsbörda skulle genom deras nya uppgifter ytterligare ökas, syntes böra beredas förstärkning av deras biträdande personal med 14 biträdande vägingenjörer och 2 vägingenjörassistenter. Kostnaderna, vilka syntes böra bestridas av automobilskattemedel, beräknades uppgå till för byråpersonalen 52 000 kronor och för ytterligare biträden hos vägingenjörerna 98 000 kro-

nor eller tillhopa 150 000 kronor jämte dyrorts- och dyrtidstillägg, vartill komme utgifter för resor och expenser.

1932 års trafikutredning upptog i sitt författningsförslag allenast det stadgandet (§ 3) om den ifrågasatta nya myndigheten, att det skulle ankomma på vägtrafikmyndigheten att verka för den allmänna biltrafikens ändamålsenliga ordnande och främja en sund utveckling därav samt att Konungen skulle meddela närmare föreskrifter i fråga om myndighetens verksamhet i nämnda hänseende.

Trafikutredningens motivering till förslaget om inrättande av en vägtrafikmyndighet återfinnes huvudsakligen å sid. 142—149 i de sakkunnigas betänkande.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län framhöll i sitt yttrande över utredningens förslag, att det föreslagna stadgandet om vägtrafikmyndigheten (§ 3) borde innehålla antingen ett bestämt uttalande huru den nya myndigheten skulle vara organiserad eller också en hänvisning till de särskilda bestämmelser, som kunde bli utfärdade därom.

1936 års trafik-sakkunniga kommo till den slutsatsen, att vägtrafikmyndigheten borde utgöra en av Kungl. Maj:t utsedd nämnd med tillhörande, å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens stat upptagen förvaltningspersonal. Nämnden skulle bestå av en ordförande, vartill borde utses en högt kvalificerad ämbetsman, samt högst fyra ledamöter, representerande sakkunskap och erfarenhet i trafikekonomiska frågor med hänsyn till såväl trafikanternas, särskilt näringslivets, som automobiltrafikens, järnvägarnas och sjöfartens intressen. Arvode syntes böra beräknas för ordförande till 6 000 kronor och för ledamot till 4 000 kronor eller tillhopa 22 000 kronor. För förvaltningspersonal torde böra beräknas, för personalen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 52 000 kronor samt för erforderlig extra arbetskraft hos länsstyrelserna 30 000 kronor. Sammanlagt skulle kostnaderna för vägtrafikmyndigheten under första verksamhetsåret bli 104 000 kronor förutom dyrorts- och dyrtidstillägg samt utgifter för resor och expenser. Då vägtrafikmyndigheten tillkomme enbart för reglerande av de problem, som föranleddes av den yrkesmässiga automobiltrafiken, syntes utgifterna för dess verksamhet skäligen kunna bestridas med automobilskattemedel. 1936 års trafik-sakkunniga hava beträffande behovet av en vägtrafikmyndighet anført (sid. 31 och 32):

Den yrkesmässiga automobiltrafiken är det enda för näringslivet och allmänheten betydelsefulla kommunikationsmedel, som i statsförvaltningen icke företrädes av något centralt organ. Automobiltrafiken står i detta avseende tillbaka icke allenast för järnvägarna, vilka representeras av järnvägsstyrelsen samt, såvitt enskilda järnvägar angår, i viss mån av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, utan även för sjöfarten, vilken företrädes av kommerskollegium, och luftfarten, för vilken luftfartsmyndigheten utgör det centrala organet. Under den bräd-

störtade utveckling, som hittills ägt rum, måste det otvivelaktigt betecknas såsom en olägenhet, att ett organ med uppgift att kontinuerligt följa och genom lämpliga initiativ söka, i vad på statsförvaltningen ankommer, befrämja dess sunda utveckling hittills saknats. Endast ofullständigt har denna brist kunnat ersättas av de åtgärder av huvudsakligen författningsteknisk natur, som Kungl. Maj:t i detta avseende vidtagit, eller av de allmänna direktiv, som innefattats i betänkanden, avgivna av kommittéer, som under olika perioder sökt utforma riktlinjer för en kommande utveckling.

Ikke heller har bristen på ett centralt organ kunnat ersättas av de lokala myndigheter — länsstyrelserna och städernas polismyndigheter — på vilka tillämpningen av gällande bestämmelser om yrkesmässig automobiltrafik närmast ankommit. Ärenden angående denna trafik hava för dessa myndigheter utgjort allenast en mindre del av det stora antal arbetsuppgifter, som ankomma på dem; och givetvis har det ikke varit möjligt att bland så många myndigheter uppehålla den enhetlighet i uppfattning och rättstillämpning, som erfordras för åstadkommande av ett ändamålsenligt ordnat trafiksystem.

Beträffande frågan, huru ett dylikt centralt organ lämpligen borde organiseras för att med minsta möjliga kostnad effektivt fylla de uppgifter, som ankomma på detsamma, anförde *1936 års trafiksakkunniga* bland annat (sid. 32—34):

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger för närvarande icke utan särskilda åtgärder de förutsättningar, som äro erforderliga för ifrågavarande uppgift. Styrelsen är huvudsakligen ett tekniskt verk, som har att övervaka byggande och underhåll av vägar, broar, hamnar, farleder och enskilda järnvägar. Däremot har styrelsen icke någon avsevärd befattning med ärenden rörande driftekonomi och taxor; för enskilda järnvägar beredas taxeärenden av järnvägsstyrelsen, för hamnar och farleder av kommerskollegium och vissa fall av vattenfallsstyrelsen. Ej heller skulle denna brist kunna omedelbart fyllas därigenom att inom en nyupprättad byrå en eller ett par befattningshavare tidigare haft att handlägga hithörande frågor.

Ätminstone under de första åren av vägtrafikmyndighetens verksamhet måste enligt de sakkunnigas mening vägtrafikmyndigheten i ledningen tillföras auktoritativ praktisk erfarenhet om de viktiga frågor, som skola ankomma på dess avgörande, genom representanter för näringslivet och för berörda trafikintressen.

För detta ändamål erbjuda sig huvudsakligen två olika utvägar, nämligen *antingen* att inom verket inrätta särskilda fullmäktige, avsedda att jämte styrelsen i övrigt deltaga i avgörandet av vissa frågor, på sätt för närvarande är fallet inom exempelvis generalpoststyrelsen och järnvägsstyrelsen — i vattenfallsstyrelsen genom sakkunniga styrelseledamöter — *eller* att vid sidan av men förvaltningsmässigt inordnad i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ställa en särskild nämnd, ungefär på samma sätt som nu är fallet beträffande den verkställande förvaltningen för statens och de enskilda järnvägarnas godssamtrafik. För denna förvaltning, med en av Kungl. Maj:t utsedd ordförande jämte representanter såväl för statens som för de enskilda järnvägarna, tillhandahåller järnvägsstyrelsen kanslipersonal och lokaler samt påför förvaltningen därav föranledda kostnader. Därest en motsvarande organisation i förevarande fall komme till stånd, skulle beredning och föredragning av ärenden sålunda ske av tjänstemän hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilka avdelades för tjänstgöring hos

vägtrafikmyndigheten och avlönades av medel, som anslagits för dess verksamhet.

Vid ett val mellan dessa båda förvaltningsformer måste enligt de sakkunnigas mening beaktas svårigheten för verkets chef att under en period, då dess arbetsuppgifter befinna sig i stark tillväxt, framträdande jämväl genom inrättandet inom styrelsen av en teknisk vägtrafikbyrå och en luftfartsavdelning, övertaga och bemästra vägtrafikmyndighetens ej minst under de första åren synnerligen omfattande och krävande uppgifter. Angeläget är som nämnt också under rådande förhållanden att efter allsidig sakkunnig prövning vägtrafikmyndighetens avgöranden från början tillvinna sig respekt från därav berörda kommunikationsföretag samt från länsstyrelserna och allmänheten. Dessa omständigheter synas de sakkunniga tala för att det senare alternativet, eller myndighetens organiserande tillsvidare såsom en särskild nämnd vid sidan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, är att föredraga. Ur kostnadssynpunkt blir skillnaden icke betydande, då i sistnämnda fall kostnaden ökas allenast med erforderligt arvode åt ordföranden. För denna jämförelsevis ringa kostnad kan emellertid vinnas en ur olika synpunkter avsevärt bättre arbetseffekt, än vad som skulle bliva möjligt, om en fullmäktigeinstitution anlätades, och även praktiskt-ekonomiska synpunkter synas därför tala till förmån för en organisation på basis av nämndprincipen.

I *proposition nr 161 till 1936 års riksdag* upptogs i § 3 stadgandet, att det — jämte den tillsyn över den yrkesmässiga trafiken, som enligt § 2 åläge länsstyrelserna — ankomme på en därför särskilt inrättad central myndighet — vägtrafikmyndigheten — att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken och främja en sund utveckling därav. I fråga om vägtrafikmyndighetens verksamhet skulle Konungen meddela närmare föreskrifter.

Föredragande departementschefen anförde i propositionen bland annat (sid. 64 och 65):

Såsom 1936 års trafiksakkunniga framhållit har för den för samhällslivet så viktiga yrkesmässiga automobiltrafiken sedan åtskillig tid tillbaka förefunnits behov av ett speciellt centralt organ inom statsförvaltningen. Med den på senare tiden oerhört starka utvecklingen på ifrågavarande område hade detta behov allt mera framträtt. Därest den i många avseenden ingripande nyordning inom den yrkesmässiga automobiltrafiken, som mina förslag innebära, kommer till genomförande, lär med inrättandet av ett centralt statsorgan icke längre utan avsevärd olägenhet kunna anstå. Jag anser mig därför böra förorda, att för ändamålet inrättas en central statlig myndighet, vilken lämpligen torde böra benämnas vägtrafikmyndigheten.

Den frågan uppställer sig då, på vilket sätt detta centrala organ lämpligen bör organisatoriskt inpassas i statsförvaltningen... Den mest ändamålsenliga organisationen synes..., då i varje fall åtminstone för närvarande en så stor administrativ apparat som ett särskilt ämbetsverk icke lär böra ifrågakomma, vara att inrätta en särskild nämnd. Därest denna nämnd erhåller sammansättning och arbetsbiträde i huvudsaklig överensstämmelse med vad 1936 års trafik-sakkunniga föreslagit, torde, så vitt nu kan bedömas, grundad anledning före-

ligga att antaga, att den blivande vägtrafikmyndighetens viktiga verksamhet kommer att fullgöras på bästa möjliga sätt ur synpunkten av såväl effektivitet som erforderlig auktoritet. Jag finner mig därför böra tillstyrka, att vägtrafikmyndigheten tills vidare på nyss angivna sätt organiseras såsom en dylik nämnd.

Vid 1936 års riksdag anfördes i en motion (II: 707), att det sannolikt vore klokast att ej tillsätta vägtrafikmyndigheten. I en annan motion (II: 724) framhölls som en brist i förslaget, att noggranna bestämmelser saknades rörande vägtrafikmyndighetens sammansättning och verksamhet.

Riksdagen tog ej ställning till frågan om inrättandet av en central myndighet.

1936 års trafikutredning.

I fråga om behovet av ett centralt organ för den yrkesmässiga trafiken kan trafikutredningen instämma i 1936 års trafiksakkunnigas ovan återgivna uttalanden. Enligt utredningens mening kan ett dylikt organ icke längre lämpligen undvaras. Trafikutredningen betraktar tillsättandet av en dylik myndighet såsom en kärnpunkt i sitt förslag.

Trafikutredningen vill i korthet erinra om de arbetsuppgifter, som enligt utredningens förslag skulle anförtros ett centralt organ. Enligt förslaget skall det ankomma på detta organ bland annat

a) att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken och främja en sund utveckling av densamma (§ 2), varvid myndigheten tillerkänts rätt att draga länsstyrelsernas beslut enligt förordningen under Kungl. Maj:ts prövning (§ 39),

b) att meddela tillstånd till linjetrafik för godsbefordran (§ 4),

c) att indela riket i trafikområden (lokalområden) för beställningstrafiken för godsbefordran (§ 13),

d) att föra register rörande linjetrafik för godsbefordran och transportförmedling (§§ 16 och 33),

e) att förordna om anslutning till någon av det centrala organet godkänd förening av utövare av yrkesmässig trafik för upprättande av beställningskontor m. m. samt att öva uppsikt över dylik förening (§ 24),

f) att förordna om begränsning eller utvidgning av eljest stadgad maximiarbets tid m. m. (§ 28),

g) att bestämma taxa för linjetrafik för godsbefordran och transportförmedling samt fastställa allmänna grunder för uppställning av taxor (§§ 29 och 33),

h) att meddela bestämmelser om skyldighet att föra driftstatistik eller anteckningar beträffande yrkesmässig trafik, uthyrningsrörelse och transportförmedling (§§ 31—33) samt

i) att meddela tillstånd till transportförmedling (§ 33).

Biltrafiknämndens sammansättning. Trafikutredningen har ägnat stor uppmärksamhet åt frågan om det centrala organets organisatoriska upp-

byggnad. I likhet med 1936 års sakkunniga har utredningen kommit till den uppfattningen, att denna myndighet — åtminstone till en början — lämpligen bör organiseras såsom en nämnd, utsedd av Kungl. Maj:t, med förvaltningspersonal å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens stat. Det torde i och för sig vara av tämligen ringa betydelse, om förvaltningspersonalen inordnas under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller får bilda ett i alla avseenden fristående kansli.

Sedan några års erfarenheter av myndighetens verksamhet vunnits, torde man äga goda hållpunkter för bedömande av frågan, huruvida myndigheten bör bestå såsom nämnd eller ombildas till ämbetsverk eller ingå såsom del av något ämbetsverk.

Vad först angår det nya organets benämning har trafikutredningen ansett sig ej kunna förorda det i propositionen föreslagna namnet »vägtrafikmyndigheten», vilket knappast kan anses vara en adekvat beteckning. Ledet »vägtrafik» har ju ett väsentligt vidare innehåll än den yrkesmässiga biltrafiken. Man jämföre exempelvis med vägtrafikstadgan, som ju är tillämplig å »envar, som å väg framför fordon, rider, leder kreatur, åker skidor eller går». Enligt trafikutredningens mening torde namnet »nämnden för yrkesmässig biltrafik m. m.» vara det ur innehållssynpunkt riktigaste. Det är emellertid av vikt, att få en enkel och lätthanterlig benämning, varför trafikutredningen ansett sig böra förorda namnet »statens biltrafiknämnd», vilket givetvis i allmänhet skulle förkortas till »biltrafiknämnden».

Det är otvivelaktigt av synnerlig vikt, att biltrafiknämnden erhåller en sådan sammansättning, att den uppbäres av förtroende ej endast från dem, vilkas verksamhet närmast regleras av förordningen, d. v. s. utövare av yrkesmässig trafik, uthyrningsrörelse och transportförmedling samt förare av bil i yrkesmässig trafik, utan även från andra trafikföretags och från allmänhetens sida. I nämnden bör finnas sakkunskap i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- och näringsintressen, som beröras av den yrkesmässiga trafiken, såsom dennas båda grenar — person- och godstrafik — samt den statliga och enskilda järnvägstrafiken, sjöfarten och vissa grenar av näringslivet. Trafikutredningen har sålunda i princip kommit till samma uppfattning som 1936 års trafiksakkunniga, vilka framhöllo, att i det centrala organet borde finnas representerad sakkunskap och erfarenhet i trafikekonomiska frågor med hänsyn till såväl trafikanternas, särskilt näringslivets, som biltrafikens, järnvägarnas och sjöfartens intressen. Genom uppställandet av ett dylikt krav skapas vissa garantier för ett allsidigt bedömande av de frågor, som falla under biltrafiknämndens prövning.

Till ordförande bör enligt utredningens mening utses en högt kvalificerad ämbetsman med utpräglat praktisk blick samt med god kännedom om den yrkesmässiga trafiken.

I fråga om övriga ledamöter i nämnden har trafikutredningen ingående dryftat frågan, huruvida ej dessa ledamöter borde utses efter det vissa myndigheter och organisationer beretts tillfälle att inkomma med förslag rörande en eller flera av ledamöterna. En dylik lagstadgad förslagsrätt är ju ingalunda främmande för svensk lagstiftning utan föreligger exempelvis beträffande arbetsdomstolen, arbetsrådet och försäkringsrådet.

Såsom förslagsberättigade sammanslutningar och myndigheter kunde exempelvis tänkas Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska järnvägsföreningen, Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges industriförbund, Sveriges köpmannaförbund samt järnvägsstyrelsen och lantbruksstyrelsen.

Ett dylikt system skulle givetvis med hänsyn till den mängd av intressen, som kan anses berörda av den yrkesmässiga trafiken, nödvändig göra ett tämligen högt antal ledamöter i biltrafiknämnden.

Enligt utredningens mening skulle en dylik nämnd säkerligen bli en mycket tungrodd apparat, vilket med hänsyn till nämndens betydande arbetsbörda måste anses mindre lämpligt. Mot den ifrågasatta förslagsrätten torde erinringar kunna framställas ej endast ur arbetsekonomisk utan även ur rent principiell synpunkt. Det torde finnas anledning befara, att de efter förslag utsedda ledamöterna icke alltid skulle kunna bevara full självständighet utan åtminstone i viss mån känna sig som representanter för de sammanslutningar och myndigheter, som föreslagit dem. En dylik inställning skulle givetvis vara i hög grad betänkelig, då ju nämnden är ett samhälleligt organ för att på ett objektivt sätt omhänderväsa betydelsefulla allmänna uppgifter.

Trafikutredningen har ansett sig icke böra förorda någon dylik lagstadgad förslagsrätt. När så finnes lämpligt, kunna vederbörande myndigheter och föreningar under hand beredas tillfälle att föreslå någon lämplig person till ledamot av nämnden.

I fråga om ledamöternas antal vill utredningen föreslå, att biltrafiknämnden skall bestå av minst fem och högst sju ledamöter. Antalet ledamöter kommer givetvis att i hög grad bli beroende av personvalen. Det är emellertid självfallet, att sakkunskap på varje område, som beröres av den yrkesmässiga trafiken, icke rimligen kan vara företrädd inom nämnden, utan denna bör — liksom andra samhälleliga organ — skaffa sig erforderlig ledning för sina avgöranden genom att från myndigheter och sammanslutningar eller annorledes införskaffa utredning. Det är givetvis ofrånkomligt, att sakkunskap i fråga om den yrkesmässiga person- och godstrafiken finnes på ett tillfredsställande sätt företrädd inom nämnden, då ju förordningen direkt reglerar denna trafik.

En förutsättning för att nämnden skall erhålla nödig kompetens och auktoritet är självfallet, att personvalen ägnas den allra största uppmärk-

samhet. Till ledamöter böra utses personer, som gjort sig kända för duglighet, objektivitet och självständighet och som uppenbarligen hava de intellektuella förutsättningarna för att kunna verksamt bidra till lösningen av de många invecklade och svårbedömda spörsmål, till vilka biltrafiknämnden kommer att få taga ställning. Åtminstone en av ledamöterna — helst ordföranden — bör vara lagkunnig. Ledamöterna torde normalt icke böra utses för kortare tid än tre år.

Enligt utredningens mening böra de huvudsakliga föreskrifterna om biltrafiknämndens sammansättning inskrivas i förordningen. Bestämmelser härom ha intagits i § 2 i utredningens förslag samt utformats i viss anslutning till motsvarande stadganden rörande arbetsdomstolen och arbetsrådet. Såsom framgår av nämnda paragraf har trafikutredningen ansett, att §§ 2 och 3 i propositionen lämpligen kunde sammanställas.

Övriga erforderliga bestämmelser rörande biltrafiknämnden böra meddelas av Konungen. Sålunda torde i instruktion för nämnden böra lämnas föreskrifter angående beslutförhet m. m. Vid handläggning inom nämnden av ärende av allmän betydelse eller eljest av större vikt böra enligt utredningens mening samtliga ledamöter närvara. Övriga frågor böra kunna avgöras av fyra ledamöter, så ock av tre, om dessa äro ense om beslutet. Nämnden bör dock kunna uppdraga åt ordföranden eller den nedan omnämnde byråchefen att å nämndens vägnar besluta dels i ärende av mindre vikt, där fråga är om omedelbar tillämpning av nämndens beslut eller gällande föreskrifter, dels i ärende av ekonomisk art, som sammanhänger med den löpande förvaltningen, dels ock i viss annan grupp av ärenden vilka icke äro av beskaffenhet att i varje fall påkalla nämndens egen prövning.

Såsom nämndens beslut bör gälla den mening, för vilken de flesta rösterna avgivits, eller, vid lika röstetal, den mening, som ordföranden vid sammanträdet biträtt.

Biltrafiknämnden bör sammanträda på kallelse av ordföranden så ofta det erfordras för ärendenas handläggning. Då så prövas nödigt, bör nämnden äga rätt att sammanträda utom Stockholm.

Arvoden åt biltrafiknämndens ledamöter. Det stöter givetvis på stora svårigheter att i förväg bilda sig en uppfattning om biltrafiknämndens arbetsbörda. De nedan föreslagna ersättningarna kunna därför efter en tids erfarenhet visa sig mindre väl avvägda och böra bliva föremål för jämkning.

Enligt trafikutredningens förslag skola något mindre omfattande arbetsuppgifter anförtros nämnden än vad de båda tidigare utredningarna föreslagit. Med hänsyn härtill och då det huvudsakliga arbetet hos nämnden

torde kunna utföras av förvaltningspersonalen, synes någon nedskärning av de av 1936 års trafiksakskunniga föreslagna arvodena kunna äga rum.

Enligt 1936 års trafikutrednings mening bör arvodesystemet — till skillnad från 1936 års trafiksakskunnigas förslag — utformas i nära överensstämmelse med vad i sådant hänseende gäller för annan ledamot än ordföranden i arbetsdomstolen och arbetsrådet.

Ordföranden i biltrafiknämnden torde sannolikt komma att få en ganska betydande arbetsbörda jämfört med de övriga ledamöterna. Hans verksamhet torde ej komma att koncentreras till sammanträdena utan till väsentlig del inriktas på ledningen av och samarbetet med förvaltningspersonalen. Det synes därför rimligt, att ordföranden erhåller ett i förhållande till övriga ledamöter tämligen högt arvode.

Enligt trafikutredningens mening kunna arvodena åt nämndens ordförande och ledamöter lämpligen bestämmas på sätt nedan angives. Utredningen räknar därvid med en nämnd om sju personer.

Ordföranden:

3 000:— + 40:— per sammanträdesdag för högst 50 dagar.. högst kronor 5 000:—

Ordförandens ställföreträdare:

2 000:— + 30:— per sammanträdesdag för högst 50 dagar.. högst kronor 3 500:—

Övriga fem ledamöter:

1 500:— + 20:— per sammanträdesdag för högst 50 dagar.

Envar högst 2 500:—, tillhopa högst kronor 12 500:—

Högst kronor 21 000:—

Suppleanterna böra enligt utredningens mening åtnjuta ett årsarvode om 500 kronor jämte sammanträdesarvode enligt ovan angivna grunder. Detta fasta årsarvode motiveras med att suppleanterna i avsevärd omfattning böra följa biltrafiknämndens arbete. Då biltrafiknämnden sannolikt icke kommer att behöva hålla sammanträden under mer än 50 dagar per år, skulle sex suppleanter icke föranleda större förhöjning av de ovan nämnda kostnaderna än 3 000 kronor.

De sammanlagda ersättningarna till en nämnd om sju personer skulle sålunda bliva 24 000 kronor för år.

Därest nämnden skulle komma att bestå av fem ledamöter med fyra suppleanter, minskas kostnaderna enligt ovan angivna beräkningsgrunder med 6 000 kronor till högst 18 000 kronor per år.

Till dessa belopp komma utgifter för resor.

Biltrafiknämndens förvaltningspersonal. Nämnden torde böra erhålla förvaltningspersonal hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i huvudsaklig anslutning till vad 1932 års trafikutredning föreslagit.

Byråinspektören torde dock böra placeras i B 28 i stället för föreslagna B 27 och därvid komma i samma löneställning som järnvägsinspektören och luftfartsinspektören hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Enligt utredningens uppfattning har den tekniska sakkunskapen i de tidigare förslagen beretts väl stort utrymme. Trafikutredningen anser, att de båda föreslagna byråingenjörerna lämpligen böra utbytas mot en sekreterare i lönegraden B 21.

Ifrågavarande kansli skulle sålunda förslagsvis få den personal, som framgår av nedanstående uppställning. Utredningen har från statskontoret inhämtat uppgifter om de årliga kostnaderna för dessa tjänstemän. Kostnaderna avse lön med provisoriskt dyrtortstillägg, provisorisk avlöningsförstärkning samt dyrtidstillägg och hänföra sig till september 1938.

Biltrafiknämndens kansli:

<i>Personal.</i>	<i>Årskostnad.</i>
byråchef (B 30)	12 252:—
byråinspektör (B 28)	11 292:—
sekreterare (B 21)	7 908:—
amanuens (B 15)	5 436:—
kanslibitråde (B 7)	3 726:—
skrivbiträde (B 2)	2 796:—
	<hr/>
	Summa kronor 43 410:—

Härtill komma kostnader för expenser och resor.

Denna personal och kostnaderna för densamma få anses motsvara det normala behovet. Då biltrafiknämndens arbetsbörda under dess första verksamhetsår torde komma att bli särskilt betungande, synes extra förvaltningspersonal under detta år behöva i viss utsträckning anlitas, varför ett anslag på förslagsvis 10 000 kronor torde böra beviljas för detta ändamål.

Vid personalen bör givetvis tillses, att erforderlig juridisk, administrativ, teknisk och ekonomisk erfarenhet tillföres biltrafiknämndens kansli. Av personalen torde åtminstone en tjänsteman — helst byråchefen — böra vara lagkunnig.

Biltrafiknämndens lokala arbetsuppgifter. Såsom framgår av redogörelsen ovan ansåg 1932 års trafikutredning, att vägtrafikmyndigheten skulle för de lokala ämbetsuppgifterna använda vägingenjörerna, vars biträdande personal till följd härav skulle förstärkas med 14 biträdande vägingenjörer och 2 vägingenjörssassistenter. Kostnaderna för de erforderliga biträdena beräknades till 98 000 kronor årligen. 1936 års trafiksakkunniga ansågo förslaget i denna del kunna i huvudsak anstå åtminstone under det första verksamhetsåret men föreslog, att Kungl. Maj:t skulle få använda högst 30 000 kronor för av nu ifrågavarande anledning erforderlig extra arbetskraft hos länsstyrelserna.

Enligt 1936 års trafikutrednings mening torde det kunna ifrågasättas, huruvida vägingenjörerna hava erforderlig kompetens för de arbetsuppgifter, varom här är fråga. Deras utbildning och erfarenheter hänföra sig ju i övervägande grad till vägtekniska frågor.

Enligt 1936 års trafikutrednings uppfattning bör biltrafiknämnden för den lokala tillsynen kunna i stor utsträckning anlita länsstyrelser och polismyndigheter. Någon utbyggnad av vägingenjörorganisationen synes icke vara påkallad i detta sammanhang. Det torde böra understrykas, att i utredningens förslag skyldigheten uttryckligen ålagts länsstyrelserna att öva uppsikt över den yrkesmässiga trafiken. Då länsstyrelserna sålunda själva ålagts uppsiktsplikt, synes det naturligt, att länsstyrelserna även skola lämna biltrafiknämnden erforderligt biträde.

Genom tjänsteresor torde dessutom biltrafiknämndens ledamöter och kanslipersonal kunna förskaffa sig den direkta kännedom om lokala förhållanden, som i vissa situationer kan visa sig erforderlig. Dylika resor komma sannolikt icke att behöva företagas i någon större omfattning.

Då emellertid länsstyrelserna vid den nya regleringens genomförande torde komma att i betydande utsträckning tagas i anspråk för undersökningar och remissyttranden m. m., torde ett anslag å 30 000 kronor böra beviljas för erforderlig extra arbetskraft hos länsstyrelserna under biltrafiknämndens första verksamhetsår.

Huruvida länsstyrelserna i fortsättningen till följd av den nya trafikregleringen bliva i behov av ökade arbetskrafter är givetvis svårt att i förväg överblicka. Enligt utredningens mening böra statsmakterna lämpligen taga ställning till detta spörsmål från fall till fall.

Sammanfattning. I enlighet med vad ovan föreslagits torde kostnaderna för biltrafiknämndens verksamhet bliva:

för nämnden (7 ledamöter och 6 suppleanter)	högst	24 000:—
för byråpersonalen	c:a	43 500:—
	Summa kronor c:a	67 500:—

Till detta belopp komma kostnader för resor, expenser m. m.

Om nämnden kommer att bestå av fem ledamöter och fyra suppleanter, minskas den ovan beräknade årskostnaden för nämnden med 6 000 kronor.

Under biltrafiknämndens första verksamhetsår erfordras ytterligare medel, nämligen för extra arbetskraft å nämndens kansli 10 000 kronor och för extra arbetskraft hos länsstyrelserna 30 000 kronor eller sammanlagt 40 000 kronor.

Trafikutredningen har icke ansett sig böra taga ställning till frågan, huruvida automobilskattemedel böra användas för att bestrida kostnaderna för biltrafiknämndens verksamhet.

Beteckningar för olika slag av yrkesmässig trafik m. m.

§ 3.

(Jämför 24 § i 1930 års M. F. och § 4 i propositionen nr 161/1936.)

Linjetrafik. I 24 § i 1930 års motorfordonsförordning definieras linjetrafik som yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka eller mellan vissa orter. Tillstånd till linjetrafik meddelas av länsstyrelsen i det eller de län, där trafiken skall äga rum.

Särskilda bestämmelser om linjetrafik upptogs först i 1923 års motorfordonsförordning, där linjetrafik, i överensstämmelse med Kungl. Maj:ts förslag i proposition nr 124 till 1923 års riksdag, betecknades såsom yrkesmässig trafik med automobil i regelbunden fart å viss vägsträcka. Sådan regelbundenhet torde, enligt föredragande departementschefen, statsrådet Örne's yttrande (sid. 89) i propositionen, vara för handen, även om trafiktiderna ej vore till klockslaget bestämda utan exempelvis om ett visst antal turer utfördes för varje vecka.

Angående innebörden av begreppet linjetrafik i nämnda proposition yttrade sakkunniga för maskinell vägtrafik i sitt år 1923 framlagda betänkande (stat. off. utr. 1923: 54 sid. 152 och 153):

Från allmänhetens synpunkt ligger fördelen med linjetrafik däruti, att man vet, att transportlägenhet städse med angiven grad av regelbundenhet förefinnes mellan de ifrågakommande orterna, och att denna transport betingar lägre priser än som normalt kan ifrågasättas vid förhyrande av helt fordon för den enskilda färden eller transporten. Vid persontrafik torde merendels noggrann regelbundenhet enligt fastställd och bekantgjord turlista vara ofrånkomlig, och likaledes torde avvikelser från den fasta routen icke kunna ifrågakomma annat än möjligen såsom särskilda extraturer. För godstrafik däremot är vanligen (dock ej t. ex. i fråga om mjölkförsändelser, färsk fisk o. s. v.) en till klockslaget fastställd regelbundenhet av turerna mera oväsentlig, och väsentlig allenast förvisningen, att gods städse inom t. ex. visst angivet antal dagar blir vederbörligen befordrat mellan orterna i fråga. I den mån linjetrafik avser godsbefordran torde därför en viss marginal för regelbundenheten av turernas tider kunna förekomma, utan att karaktären av linjetrafik därigenom upphäves.

1927 års motorfordonssakkunniga anförde i sitt år 1929 avgivna betänkande (stat. off. utr. 1929: 16 sid. 195 och 196), att det väsentligen karakteristiska och det som motiverade den särbehandling, som givits linjetrafiken, vore, förutom att trafiken ägde rum å viss bestämd vägsträcka, att densamma upprätthölles regelbundet på sådant sätt, att allmänheten alltid visste transportlägenhet på givna tider vara för handen utan förhyring av helt fordon för eget bruk. De sakkunniga uttalade, att definitionen å linjetrafik i 1923 års motorfordonsförordning i stort sett visat sig tillräcklig för att lämna vederbörande myndigheter möjlighet att avgränsa det trafikinstitut, som åsyftades.

Definitionen å linjetrafik upptogs från 1923 års motorfordonsförordning oförändrad i 1930 års motorfordonsförordning.

1932 års trafikutredning har i ett den 22 december 1932 avlämnat betänkande (ej tryckt) med förslag till ändring i vissa delar av motorfordonsförordningens bestämmelser om yrkesmässig trafik framhållit beträffande in-
neböörden av begreppet linjetrafik, att definitionen å linjetrafik lämnat utrymme för meningsskiljaktigheter, särskilt med avseende därå, huruvida vissa regelbundet anordnade godstransporter vore att hänföra till linjetrafik eller ej. Trafikutredningen har, efter redogörelse för några dylika fall, som varit föremål för domstols prövning, anført, att, då utsikt funnes, att rättstillämpningen skulle vinna större stadga, sådan erfarenhet borde avvaktas, enär det vore fördelaktigare om en tillfredsställande ordning vunnes på rättstillämpningens väg än genom ändring i lagstiftningen, varigenom ny osäkerhet kunde bliva följden.

I proposition nr 193 till 1933 års riksdag föreslogs bland annat sådan avfattning av 24 § i nämnda förordning, att under begreppet linjetrafik fölle ej endast trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka utan jämväl trafik, som regelbundet bedrives mellan vissa orter, även om densamma framginge å olika vägsträckor. Föredragande departementschefen, statsrådet Leo, yttrade i nämnda proposition (sid. 21), att det torde vara obestriddigt, att missförhållanden uppkommit i anledning av gränsdragningen mellan å ena sidan linjetrafik och å andra sidan annan yrkesmässig trafik, främst länstrafik. Såsom ett led i åtgärderna att söka åstadkomma en sund reglering av konkurrensen mellan den yrkesmässiga biltrafiken och järnvägstrafiken syntes det därför påkallat, att de särskilda bestämmelser och villkor, som gällde beträffande linjetrafik, kunde tillämpas jämväl med avseende å den biltrafik, som, i stort sett ohämmad, regelbundet bedreves mellan vissa orter.

Andra lagutskottet anförde (sid. 12) i sitt utlåtande, nr 31, över propositionen, att den föreslagna innebörden av begreppet linjetrafik icke syntes komma att få nämnvärd betydelse för den lojala trafiken. Däremot syntes den lämna ökad möjlighet att beivra den maskerade linjetrafik, som flerstädes utövades. Med hänsyn därtill tillstyrkte utskottet den föreslagna förändringen. Riksdagen godkände utskottets utlåtande i denna del.

Genom en Kungl. förordning den 14 juni 1933, vilken trätt i kraft den 1 januari 1934, verkställdes den av Kungl. Maj:t föreslagna ändringen i 24 § motorfordonsförordningen.

I 1932 års trafikutrednings förslag till förordning angående allmän automobiltrafik definierades (§ 4) linjetrafik såsom »allmän trafik i regelbunden fart mellan vissa orter eller å viss sträckning, vare sig mellan skilda orter

eller inom viss ort». Utredningen, vars motivering återfinnes å sid. 149—152 i betänkandet, framhöll, att huvudvikten borde läggas dels på regelbundenheten av trafiken dels ock på att den ägde rum mellan bestämda punkter, dock med ett tillägg, som inkluderade även den i regelbunden fart inom en viss ort bedrivna trafiken. Utredningen anförde bland annat:

Med hänsyn till sitt föremål omfattar linjetrafiken två huvudgrupper nämligen dels *linjetrafik för personbefordran* och dels *linjetrafik för godsbefordran*. Inom den förra gruppen utgör den med personomnibusar 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* . . .

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 . . .

I sådana fall, där förutom vad i § 5 omförmäles 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.

I anslutning till detta uttalande torde böra erinras om de i 1936 års motorfordonsförordning och vägtrafikstadga givna definitionerna av olika fordonslag, vilka enligt § 41 i 1936 års trafikutrednings författningsförslag skola gälla även vid tillämpningen av den ifrågasatta förordningen om yrkesmässig trafik. Med personbil skall sålunda förstås bil, som är byggd för befordran av personer till ett antal av högst nio. Med omnibus menas bil, som är byggd för befordran av mer än nio personer, vare sig densamma därjämte är avsedd för transport av gods eller icke. Med lastbil slutligen förstås bil, som är byggd för befordran av gods men icke är att hänföra till omnibus.

I vissa *yttranden över 1932 års utrednings förslag* framhölls önskvärdheten av en mera fullständig definition.

Enligt *länsstyrelsen i Gotlands län* syntes det angeläget att vid fastställande av begreppet linjetrafik innebörden av det moment, som konstituerade denna art av trafik, nämligen regelbundenheten närmare fixerades för möjliggörande av en tillräckligt tydlig gränsdragning. I sådant hänseende hade trafikutredningen i fråga om rörelse för förmedling av godstransporter med automobil i 40 § i förslaget uppställt den regeln, att dylik transport

skulle anses regelbunden, därest den vanligen ägde rum en gång för kalendervecka eller oftare. En liknande, med hänsyn till linjetrafiken lämpad regel borde enligt länsstyrelsens mening inryckas såsom tillägg till definitionen av linjetrafik.

Även *länsstyrelsen i Malmöhus län* framhöll nödvändigheten att fixera begreppet »regelbunden fart».

1936 års *trafiksakkunniga* yttrade i sitt betänkande (sid. 39 och 40) bland annat, att i persontrafik praktiserades å skilda ställen, att utövare av yrkesmässig stads- eller länstrafik å vissa vägsträckor metodiskt hopsamlade eller transporterade passagerare, ofta nog under konkurrens med en regelbunden trafik, bedriven med omnibus eller järnväg. Motsvarande förfarande uppgåves förekomma i fråga om godstransporter. Då enligt trafik-sakkunnigas mening kollektiva transporter av nämnda slag borde jämföras med linjetrafik i hävdvunnen bemärkelse, föreslogo de ett tillägg till § 4 första stycket rörande dylika transporter.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* uttalade (sid. 67) föredragande departementschefen endast, att han upptagit det av de trafik-sakkunniga föreslagna tillägget med en redaktionell bearbetning. Definitionen å linjetrafik hade i propositionen erhållit följande utformning (§ 4):

Yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss sträckning eller mellan vissa orter benämnes i denna förordning *linjetrafik*.

Till linjetrafik är även att hänföra det fall, att utövare av yrkesmässig trafik plägar oberoende av beställning å olika platser upptaga och samtidigt befordra passagerare eller gods för mera än en avsändare.

I skrivelse den 25 oktober 1937 till 1936 års trafikutredning har *Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund m. fl.* hemställt, att trafikutredningen måtte föreslå sådana bestämmelser »rörande begreppet linjetrafik för godsbefordran, att till denna trafik kommer att i likhet med omnibustrafiken hänföras endast yrkesmässig automobiltrafik, vilken

- 1) trafikerar viss vägsträcka;
- 2) går regelbundna turer enligt av myndigheterna godkänd turlista;
- 3) äger skyldighet mottaga transportuppdrag utan särskild förutbeställning och samtidigt från flera av varandra oberoende uppdragsgivare;
- 4) äger uppbära transportavgift endast i enlighet med fastställd taxa».

I skrivelse den 16 november 1938 till 1936 års trafikutredning har *E. Gabrielsson i Umeå jämte ett flertal andra utövare av linjetrafik för godsbefordran i Norrland* anfört bland annat:

Sedan genom 1923 års motorfordonsförordning linjetrafikbegreppet införts i svensk lagstiftning, hava undertecknade och ett stort antal andra lastbilägare i Norrland inriktat sig på att, efter att hava sökt och erhållit tillstånd därtill, upparbeta en linjetrafik för godsbefordran.

Denna trafik har numera vunnit sådan omfattning att inom de fyra nordligaste länen lastbilslinjer finnas längs praktiskt taget alla vägar, där förutsättningar för en dylik trafik över huvud taget äro för handen.

Om den betydelse, denna trafik har för samhället, vittnar bland annat det förhållandet att ett flertal städer, såsom Sundsvall, Härnösand, Örnsköldsvik och Umeå, låtit uppföra centralstationer för godslinjerna liksom för omnibuslinjerna, vilket i sin tur för allmänheten underlättat linjernas begagnande och befäst behovet av desamma.

Till kostnaderna för dessa stationer hava linjetrafikutövarna bidragit genom fortlöpande avgifter, och för upprätthållandet av den för samhällena och deras såväl som landsbygdens befolkning betydelsefulla stationsverksamheten är det uppenbarligen av största vikt att dessa trafikutövare jämväl i fortsättningen skyddas i sin näring genom att linjetrafikbegreppet upprätthålles för godstrafikens vidkommande.

Anledningen till denna vår framställning är nu den, att vi genom förbindelse med lasttrafikbilägare i sydligare delar av landet erfarit, att lastbilslinjetrafik där icke är vanlig, varför dessa lastbilägare givit uttryck åt den uppfattningen att linjetrafikbegreppet för godsbefordran borde utmönstras, åtminstone såvitt anginge kortare sträckor.

Utan att kunna eller vilja ingå på kritik av denna uppfattning i vad den hänför sig till landets sydligare delar, anse vi oss nödsakade att kraftigt understryka att den för de områden, vi företräda, är alldeles oriktig.

I de jämförelsevis glest befolkade trakter med stora avstånd, där vi hava vår verksamhet, är det icke möjligt att tillförsäkra invånarna tillfredsställande lägenheter att vid behov få smärre och medelstora godskvantiteter befordrade för rimlig kostnad annat än genom upprätthållande av en reguljär linjetrafik. En sådan förutsätter i sin tur att dess utövare icke utsättes för en obegränsad och oberäknelig konkurrens från innehavare av länstrafiktillstånd, vilka skulle kunna, när de hade sina fordon lediga för ändamålet — eventuellt till underpris — ombesörja tidvis regelbundna transporter längs linjen men åter vid andra tider, då de hade sysselsättning på annat håll, icke stode till förfogande för sådana transporter. Endast genom tillflöde av en någotsånär jämn godskvantitet kunna de betydande fasta kostnaderna för upprätthållandet av en linjetrafik täckas.

Vårt värdsamma yrkande är, att den godslinjetrafik, som med stöd av gällande lagstiftning och vederbörande länsstyrelser i enlighet därmed beviljade trafik tillstånd uppstått i landets fyra nordligaste län, måtte skyddas genom att i varje fall för dessa län nuvarande bestämmelser om linjetrafik bibehållas i det förslag till ny lagstiftning om hithörande frågor, som utredningen kommer att framlägga, varvid vi givetvis ej hava något att erinra emot att dessa bestämmelser med hänsyn till vunna erfarenheter närmare utformas för att bättre motsvara sitt syfte.

Sedan representanter för den yrkesmässiga linjetrafiken för godsbefordran i Norrland inför trafikutredningen muntligen framlagt sina synpunkter på linjetrafiken, har *E. Gabrielsson i Umeå m. fl.* till utredningen ingivit en den 26 november 1938 dagtecknad skrivelse, vari framföras erinringar mot ett system med frikretsar, inom vilka regelbunden trafik skulle kunna bedrivas utan särskilt tillstånd. I skrivelsen anföres bland annat:

Ett sådant frisläppande av lastbilstrafiken för godsbefordran, som ifrågasatts, skulle icke enbart verka ruinerande för yrkesutövarna i linjetrafik, utan jämväl i hög grad verka menligt för den stora allmänhet, som är bosatt i Norrland med de stora avstånden, där sedan billinjetrafikens tillkomst ett mycket stort antal små jordbrukarhem byggts delvis med statens hjälp och som tack vare ordnade kommunikationer lätt kunna få avsättning för sina produkter. Genom ett dylikt frisläppande skulle säkerligen inom mycket kort tid hela den nu ordnade linjetrafiken vara raserad och endast beställningstrafik eller oordnad linjetrafik återstå. Huru detta skulle inverka för denna befolkning, som lever under verkligt små förhållanden, torde lätt kunna tänkas. Framhållas bör, att genom en mindre väl ordnad trafik varutillförseln blir ojämn och varorna fördyras.

Vi tillåta oss ännu en gång allvarligt understryka vikten av, att det linjesystem för godsbefordran, som blivit uppbyggt med stöd av gällande lagstiftning, icke spolieras genom att i den under utarbetande varande nya lagstiftningen införes bestämmelser om frikretsar, inom vilka linjetrafik för godsbefordran skulle kunna äga rum utan särskilt tillstånd.

Det synes oss innebära ett tillbakasteg i utvecklingen om det linjetrafikbegrepp, som ligger till grund för de ordnade förhållanden, varunder omnibustrafiken i hela landet bedrivs, och som i norra Sverige jämväl tillämpats i fråga om lastbilslinjetrafik och visat sig för denna möjliggöra liknande ordnade förhållanden, skulle i den nya lagstiftningen utplånas eller göras blott till en undantagsbestämmelse.

Vi veta oss tala å samtliga deras vägnar, som i landet med vederbörligt tillstånd bedriva linjetrafik för person- och godsbefordran.

Den i mitten av år 1937 verkställda *försöksutredningen* beträffande den yrkesmässiga godstrafikens omfattning utvisade, att antalet lastbilar i linjetrafik var mycket ojämnt fördelat på de olika länen. Vissa län med stort bilbestånd uppvisade anmärkningsvärt låga siffror. De norrländska länen hade i jämförelse med de flesta andra landsdelar en väl utvecklad koncessionerad linjetrafik.

Av de 299 lastbilar, som enligt försöksutredningen användes i enbart linjetrafik, hänförde sig 69 till Stockholms, 45 till Västerbottens och 34 till Västernorrlands län. På de fyra nordligaste länen föllo 108 lastbilar eller cirka 36 % av samtliga. I Kristianstads, Malmöhus och Göteborgs och Bohus län funnos inga lastbilar i enbart linjetrafik. Det genomsnittliga antalet för de 24 länen och Stockholms stad var 12.

Enligt samma utredning utgjorde antalet lastbilar i kombinerad linje- och länstrafik 503. Det största beståndet uppvisade Östergötlands (79), Jönköpings (54) och Örebro (48) län. De fyra nordligaste länen hade sammanlagt 117 lastbilar i dylik trafik eller cirka 23 % av hela antalet. Kristianstads län hade 3 bilar, Malmöhus län ingen samt Göteborgs och Bohus län 1 bil. Genomsnittet var 20 bilar.

Försöksutredningen utvisade vidare, att 13 lastbilar användes i kombinerad linje- och stadstrafik, nämligen 9 i Göteborgs och Bohus län samt 1 i vardera av Östergötlands, Hallands, Västernorrlands och Norrbottens län.

I kombinerad linje-, läns- och stadstrafik begagnades 23 lastbilar, varav 15 i Göteborgs och Bohus, 3 i Västerbottens, 2 i Blekinge samt 1 i vardera av Östergötlands, Västernorrlands och Norrbottens län.

Till ytterligare belysning av de ovan lämnade uppgifterna om linjetrafikens omfattning må erinras om att i försöksutredningen redovisas 16 482 lastbilar i yrkesmässig godstrafik. Det största lastbilsbeståndet ägde Stockholms stad med 2 069, Göteborgs och Bohus län med 1 454 och Malmöhus län med 1 029 fordon. På de fyra nordligaste länen kommo 2 146 lastbilar eller cirka 13 % av samtliga.

Då domstolarna haft att taga ställning till åtal för olaga linjetrafik, har många gånger stor tvekan yppats i fråga om den grad av regelbundenhet, som bör krävas för att linjetrafik skall anses föreligga. För belysning av *tolkningen av gällande bestämmelser om linjetrafik* skall lämnas en kortfattad redogörelse för vissa rättsfall, vilka under senare år bragts under Högsta domstolens prövning.

1) Trafikbilägaren N. i Tranås, vilken hade tillstånd till länstrafik, ställdes vid viss häradsrätt under åtal för olaga linjetrafik.

Åklagaren framhöll vid Häradsrätten, att det av utredningen i målet framginge, att N. varje måndag brukade hämta smör vid mejerier å följande orter i Jönköpings eller Östergötlands län, nämligen Torpa, Näs, Gunnarsjö, Linderås och Tranås, för vidare befordran till Stockholm. Varorna avhämtades vid Torpa mellan klockan 4 och 5 eftermiddagen och i Tranås mellan klockan 8 och 9 på kvällen. Efter avhämtningen i Tranås ginge färden under natten mellan måndag och tisdag över Väderstad, där ytterligare smör hämtades, till Stockholm. På tisdagsmorgonen avlämnades varorna i Stockholm, varefter N. med den last, som där kunde uppbringas, samma kväll återvände till Tranås. På onsdagarna hämtade N. smör vid mejerier i Aneby, Nostorp och Frinnaryd och körde på natten till Stockholm, dit han anlände på torsdagsmorgonen. Om han lyckades erhålla last, återvände han omedelbart till Tranås, men stannade eljest i Stockholm.

N:s ombud vitsordade, att denne brukade köra den route, som åklagaren angivit, men förnekade, att avhämtningen vid mejerierna skett på bestämda tider.

Häradsrätten fann ostridigt, att N. under de senaste två åren yrkesmässigt ått bland annat ett flertal mejerier i Tranås med omnejd efter förut träffat avtal med bil utfört transporter av huvudsakligen smör från mejerier till Stockholm, samt att berörda transporter ägt rum med viss regelbundenhet med avfärd från nämnda mejerier å måndagar och onsdagar och med återfärd från Stockholm under tisdagar och torsdagar i varje vecka. Häradsrätten ogillade emellertid åtalet, enär den av N. drivna trafiken likväl icke kunde anses vara att hänföra till linjetrafik.

Häradsrättens ordförande var skiljaktig och ville döma till ansvar.

Åklagaren anförde besvär hos Göta Hovrätt, som emellertid genom utslag den 19 september 1932 ej fann skäl att göra ändring i Häradsrättens utslag.

Justitiekanslersämbetet fullföljde målet i Högsta domstolen, som genom utslag den 1 juli 1933 fastställde Hovrättens friande utslag. (Se N. J. A. 1933 not. B 517, jämför not. B 516.)

2) Allmän åklagare yrkade vid Rådhusrätten i Landskrona, att åkeriägaren N. i Landskrona, som innehade tillstånd att med bil bedriva stadstrafik inom staden samt länstrafik inom Malmöhus län, måtte fällas till ansvar för det han sedan början av år 1934 bedrivit olaga linjetrafik.

Rådhusrätten ogillade i utslag den 4 juni 1934 åtalet för olaga linjetrafik, enär i målet icke kunde anses utrett, att N. bedrivit den ifrågavarande trafiken på sådant sätt, att densamma vore att hänföra till linjetrafik.

Åklagaren besvarade sig hos Hovrätten över Skåne och Blekinge, som i utslag den 28 december 1934 fann utrett, att N. under viss tid yrkesmässigt transporterat gods med bil i regel varje söckendag mellan Landskrona och Malmö samt mellan Landskrona och Hälsingborg och därvid även medfört gods som av allmänheten inlämnats å för ändamålet inrättade uppsamlingsställen. Hovrätten ansåg denna trafik vara att hänföra till linjetrafik samt dömde N. till ansvar härför.

Två av Hovrättens fem ledamöter voro emellertid skiljaktiga och ville ogilla åtalet för olaga linjetrafik.

N. fullföljde målet och erhöll prejudikat- och intressedispens. Han anförde i Högsta domstolen: En välskött lastbilsrörelse måste med nödvändighet medföra, att en relativt stor godstransport uppkomme mellan stationsorten och kringliggande städer; städerna vore ju centra för affärs- och fabriksverksamheten. Det vore orimligt om en naturlig utveckling av en dylik rörelse skulle medföra, att denna, sedan den uppnått en viss omfattning, skulle anses såsom linjetrafik. I N:s rörelse hölles ej bestämda tider. Skulle sådana tider hållas, måste tydligen körning ske även med obetydlig last, med påföljd att rörelsen snart bleve konkursmässig. Nu utförde N. inga transporter utan att fullt lass erhöles. Redan härigenom borde vara ådagalagt, att linjetrafik ej föreläge.

Högsta domstolen ansåg enhälligt linjetrafik föreligga samt fastställde i utslag den 30 september 1935 Hovrättens fällande utslag. (Se N. J. A. 1935: 474.)

Samma utgång i Högsta domstolen fick ett annat mål med liknande omständigheter, som föredrogs och avgjordes i Högsta domstolen samtidigt med sistnämnda mål. (Se N. J. A. 1935: 471.) Även i detta fall hade transporter i allmänhet ägt rum varje söckendag.

Trafikutredningen vill i korthet beröra vissa stadganden om linjetrafik i utländsk lagstiftning.

Enligt 1927 års *danska* lag om »Omnibus- og Fragtmandskørsel» förstås med »Omnibuskørsel» körning med motorfordon, som är bestämt att mot vederlag nyttjas eller faktiskt nyttjas för samtidig befordran av flera av varandra oberoende personer, vare sig fordonen kallas omnibusar, »Kapervogne», turistvagnar eller annat.

Med »Fragtmandskørsel» avses körning på linje (i rute) mellan förut angivna ändpunkter med motorfordon, som är bestämt att mot vederlag nyttjas eller faktiskt nyttjas för samtidig befordran av gods för flera av varandra oberoende personer.

I 1926 års *norska* lag om motorfordon omnämnes linjetrafiken såsom »erhvervsmessig befordring av personer eller gods med motorvogn i rute».

Detta stadgande kompletteras emellertid med ett tillägg, som i översättning är av följande lydelse:

»Jämställd med befordran på linje (rute) är varje regelbunden körning med motorfordon i förvärvssyfte (i erhvervsmässig öiemed) på bestämda vägsträckor, när körningen omfattar persontrafik eller transport av gods samlat från flera håll, även om körningen icke försiggår dagligen eller på bestämda klockslag och utan hänsyn till om transporten sker efter beställning eller utan sådan. Som transport av gods samlat från flera håll räknas också sådan regelbunden körning åt flera, även om det på den särskilda turen endast transporteras gods från ett håll.»

I 1935 års *norska* lagutkast har i § 15 med linjetrafik (»kjöring i rute») jämställts »körning med motorfordon utan linje (uten rute), när körningen sker yrkesmässigt (erhvervsmässig) och försiggår på bestämda vägsträckor minst två gånger i veckan under en sammanhängande tidsperiod av minst två månader samt omfattar persontrafik eller transport av gods från flera håll, oavsett om det på den särskilda turen bara förekommer transport från ett håll och oavsett om körningen sker efter beställning eller utan sådan».

I 45 § i 1937 års *finska* förordning om trafik med motorfordon definieras linjetrafik såsom »regelbunden trafik å viss sträcka».

1936 års trafikutredning.

Gällande definition av begreppet linjetrafik har i rättstillämpningen varit föremål för mycken tvekan i synnerhet i fråga om den grad av regelbundenhet, som bör krävas för att linjetrafik skall anses föreligga. 1932 års trafikutredning ansåg sig ej böra i sak föreslå något förtydligande av ifrågavarande stadgande, då utredningen var av den uppfattningen, att utsikt funnes, att rättstillämpningen skulle vinna större stadga, och att det vore fördelaktigare, om en tillfredsställande ordning vunnes på rättstillämpningens väg än genom ändring i lagstiftningen. I propositionen till 1936 års riksdag upptogs definitionen av begreppet linjetrafik från gällande motorfordonsförordning med i sak oförändrad lydelse, varvid emellertid efter förslag av 1936 års sakkunniga till definitionen gjordes det tillägget, att till linjetrafik även vore att hänföra det fall, att utövare av yrkesmässig trafik brukade oberoende av beställning å olika platser upptaga och samtidigt befordra passagerare eller gods för mer än en avsändare.

Från flera håll har föreslagits, att begreppet linjetrafik skulle närmare utvecklas i författningstexten med hänsyn till kravet på regelbundenhet.

Den i mitten av föregående år verkställda försöksutredningen rörande den yrkesmässiga lastbilstrafikens omfattning gav vid handen, att lastbilarna i linjetrafik för godsbefordran vore mycket ojämnt fördelade på de olika länen. Inom vissa län med stor befolkning och ett betydande antal lastbilar i yrkesmässig trafik var den koncessionerade linjetrafiken för godsbefordran mycket obetydlig. Det synes sannolikt, att linjetrafikbegreppet blivit föremål för olika tolkning från de särskilda länsstyrelsernas sida. Det torde vara tämligen allmänt bekant, att det för närvarande inom

landet i betydande omfattning förekommer en regelbunden godstrafik med lastbil, som rätteligen är att hänföra till linjetrafik men som bedrivs utan stöd av koncession för sådan trafik.

Den nuvarande osäkerheten i fråga om begreppets innehåll måste anses mycket otillfredsställande. Det gäller dock ett stadgande, som rör ett mycket stort antal personers verksamhet, och det är följaktligen av vikt, att stadgandet är klart och lättfattligt. Det torde därför vara påkallat att i författningen närmare uttala vad som bör förstås med regelbundenhet samt jämväl i övrigt närmare bestämma begreppet. Så har skett i vissa främmande lagstiftningar, såsom framgår av redogörelsen ovan.

Enligt trafikutredningens mening bör med linjetrafik förstås regelbunden trafik å viss sträckning eller mellan vissa orter för samtidig befordran av flera personer, vilka oberoende av varandra anlita fordon i trafiken, eller för samtidig transport av gods för flera beställare.

Karaktären av linjetrafik går givetvis ej förlorad, därest på någon enstaka tur befordras endast en passagerare eller forslas gods från endast ett håll eller om passagerare och gods ej medföljer.

Genom denna definition faller uppenbarligen drosktrafiken i allmänhet utanför begreppet, även när denna trafik på grund av hög passagerarefrekvens får en tämligen regelbunden karaktär.

I överensstämmelse med norsk och dansk rätt har den regelbundna körningen av gods åt *ett* företag eller *en* person fått falla utanför begreppet linjetrafik. Trafikutredningen har nämligen icke ansett det nödvändigt att underkasta dessa regelbundna körningar, vilka ju stå den privata trafiken mycket nära, den särskilda kontroll, som gäller för linjetrafiken. Linjetrafiken avser ju i första hand att tillgodose ett kollektivt behov av transportlägenhet.

Därest den regelbundna körningen av gods åt ett företag ej undantoges, skulle timmer- och gruskörningar i mycket stor utsträckning falla under linjetrafikbegreppet. Då dylika biltransporter i allmänhet äro oomstridda, skulle trafikutövare, beställare, tillståndsmyndigheter och andra förorsakas ett betydande besvär utan att påtagliga fördelar därigenom stode att vinna. Man bör i detta sammanhang ej förglömma, att de företag, åt vilka körningarna utföras, kunna genom det ökade besväret förledas att skaffa sig egna fordon, varigenom trafiken faller helt utanför förordningens bestämmelser.

Körning efter anvisning av beställningskontor eller godsuppsamlingscentral bör betraktas som körning för den eller de personer, som beställt transporten. De godsförteckningar, om vilka närmare förmälas i annat sammanhang (§ 31), böra innehålla uppgift om den verkliga avsändaren.

Trafikutredningen har i § 33 i sitt förslag upptagit vissa föreskrifter rörande förmedling av regelbundna godstransporter. För rätten att utöva dy-

lik transportförmedling skulle krävas tillstånd. Därest innehavare av sådan transportförmedling för körningarna anlitar ett relativt litet antal trafikutövare, torde situationen många gånger bliva den, att den enskilde trafikutövaren kommer att verkställa transporter åt transportförmedlingen i en sådan utsträckning, att hans verksamhet faller under linjetrafikbegreppet. Då man emellertid redan vid meddelandet av tillståndet till transportförmedlingen beaktat behovet och lämpligheten av den regelbundna körningen, torde i dylika fall trafikutövare i erforderlig utsträckning ej böra förvägras linjetrafiktillstånd, vilka i allmänhet torde kunna begränsas till att avse körningar enbart åt transportförmedlingen. Trafikutredningen har övervägt lämpligheten att undantaga dylika körningar åt koncessionerad transportförmedling från bestämmelserna om linjetrafik men har icke ansett sig kunna förorda en sådan lösning.

Enligt utredningens mening är det lämpligt att i förordningen närmare ange den grad av regelbundenhet, som bör fordras för att linjetrafik skall anses vara förhanden. Trafikutredningen har icke ansett det möjligt att i detta hänseende upptaga enhetliga bestämmelser för persontrafik och gods- trafik. I fråga om persontrafik bör regelbunden trafik anses föreligga, när körning vanligen äger rum å förut tillkännagivna eller eljest för allmänheten kända tider, dock minst en gång för kalendervecka. I fråga om godsbefordran torde icke en lika fast regelbundenhet kunna krävas. Avgörande för allmänheten är väl i dylikt fall oftast förvissningen, att transport skall kunna påräknas inom viss tid. Trafikutredningen har i fråga om godstrafik velat förorda, att regelbundenhet skall anses föreligga, då körning vanligen äger rum minst två gånger i varje kalendervecka. För att trafik skall anses regelbunden måste givetvis krävas, att den utövats under så lång tid, att dess regelbundna karaktär framträder. Att i förordningen inskriva, att regelbundenhet skall hava framträtt under viss tid, exempelvis två månader, synes mindre lämpligt och tager ej tillbörlig hänsyn till förhållandena i det särskilda fallet. Vid hög frekvens kan regelbundenheten många gånger framträda redan efter ett kortare tidsförlopp.

Det är givetvis synnerligen svårt att formulera ett linjetrafikbegrepp, som passar för de skiftande förhållanden, under vilka den yrkesmässiga trafiken utövas. En strikt tillämpning av det ovan förordade linjetrafikstadgandet skulle säkerligen i praktiken föranleda vissa svårigheter. Trafikutredningen har beaktat det fallet, att synnerligen livlig godstrafik äger rum inom visst område eller å viss vägsträcka, exempelvis till och från en större stad, eller mellan två eller flera närbelägna orter. Biltrafiken har ju en ganska utpräglad lokal karaktär, vilket tydligt framgick av den under förra året verkställda försöksutredningen. En tillämpning av linjetrafikbegreppet i dylika fall skulle medföra, att ett ganska stort antal utövare av regelbunden trafik över tämligen korta distanser skulle anses bedriva linjetrafik

och följaktligen behöva linjetrafiktillstånd. I åtskilliga fall torde denna regelbundna trafik ej vara i behov av någon annan kontroll än reglerna för beställningstrafik föranleda. Trafikutredningen har med tanke på dylika fall och för att möjliggöra en smidig anpassning till förhållandena i sitt förslag öppnat möjlighet för biltrafiknämnden att i fråga om regelbunden trafik för godsbefordran uteslutande inom visst område eller å viss vägsträcka i erforderlig utsträckning föreskriva högre grad av regelbundenhet för att linjetrafik skall anses föreligga eller eljest förordna, att vad om linjetrafik är stadgat icke skall äga tillämpning. Med stöd av denna bestämmelse bör biltrafiknämnden sålunda kunna förordna, att den regelbundna trafiken inom viss rayon eller inom visst, om möjligt administrativt avgränsat område kring en stad icke skall vara underkastad föreskrifterna om linjetrafik. Ett dylikt förordnande måste givetvis föregås av erforderliga undersökningar. Utredningen förutsätter, att biltrafiknämnden före förordningens ikraftträdande kommer att från länsstyrelserna inhämta uppgifter om behovet av särbestämmelser för den regelbundna trafiken inom länen samt att trafikutövarna och deras organisationer beredas tillfälle att framföra sina synpunkter. Självfallet måste noga övervägas de konsekvenser, som ett dylikt frigivande av den regelbundna trafiken kan förväntas få för redan existerande, koncessionerade linjetrafikföretag samt för andra trafikmedel.

Utredningen har i detta sammanhang övervägt lämpligheten av att föreskriva, att bestämmelserna om linjetrafik ej skulle äga tillämpning å godstransporter, därest transportsträckan ej överstege viss längd, exempelvis 50 km, dock med rätt för biltrafiknämnden att föreskriva annan största transportlängd. Utredningen har emellertid ansett sig icke kunna förorda en dylik lösning. Värdet för allmänheten av en välordnad regelbunden trafik är obestridligt, och det synes ej lämpligt att lägga hinder i vägen för utvecklingen i sådan riktning. I de fyra nordligaste länen har den regelbundna godstrafiken blivit koncessionerad i större utsträckning än i de flesta andra delar av landet, varigenom förhållandena inom den yrkesmässiga trafiken stabiliserats till båtnad för allmänheten och för trafikutövarna själva. Därest regelbundna transporter av viss längd, exempelvis 50 km, generellt undantoges från linjetrafikbestämmelserna, skulle sannolikt ej endast den korta utan i stor utsträckning även den längre koncessionerade linjetrafiken utsättas för en sådan konkurrens, att många välordnade linjetrafikföretag av påtagligt gagn för allmänheten skulle få sin existens allvarligt hotad. Utredningen har därför funnit det lämpligare att — såsom ovan förordats — låta biltrafiknämnden efter prövning besluta, att trafiken inom visst område eller å viss vägsträcka ej skall vara underkastad i förordningen lämnade föreskrifter om linjetrafik.

Utredningen har emellertid ansett sig böra föreslå, att vad om linjetrafik

är stadgat icke skall äga tillämpning å godstransporter uteslutande inom stad, såvitt ej biltrafiknämnden annorledes förordnat. Det torde i allmänhet icke vara av någon betydelse att upprätthålla linjetrafikbegreppet för dylika transporter. Undantagsbestämmelsen torde vara av tämligen ringa praktisk betydelse.

Den i propositionen föreslagna bestämmelsen, att till linjetrafik vore att hänföra det fall, att utövare av yrkesmässig trafik brukade oberoende av beställning å olika platser upptaga och samtidigt befordra passagerare eller gods för mer än en avsändare, torde ej böra upptagas i en blivande lagstiftning. Stadgandet är synnerligen allmänt formulerat och skulle säkerligen i rättstillämpningen bliva föremål för åtskillig tvekan. Med hänsyn till de av trafikutredningen i §§ 21 och 22 föreslagna bestämmelserna — exempelvis stadgandet att bil skall hållas tillgänglig å stationsorten och icke få för erhållande av beställning å körning uppställas eller kringföras utom denna — skulle säkerligen många gånger det förfaringssätt, som avses med den berörda bestämmelsen i propositionen, vara författningsstridigt. Med den utformning, linjetrafikbegreppet erhållit i trafikutredningens förslag, torde dessa körningar, vilka ofta äga rum å för allmänheten kända tider, i tämligen stor utsträckning bliva att hänföra till linjetrafik.

Linjetrafik med omnibus kallas i propositionen »omnibustrafik». Denna beteckning synes trafikutredningen vara vilseledande, då ordet »omnibustrafik» rent språkligt väl närmast för tanken på trafik med omnibus över huvud taget. Då någon särskild benämning för linjetrafik med omnibus icke torde vara erforderlig, har någon sådan beteckning icke upptagits i trafikutredningens förslag.

Trafikutredningen har i samband med linjetrafikbegreppet ägnat uppmärksamhet åt ett särskilt spörsmål av stor vikt. Såsom utredningen ovan framhållit förekommer för närvarande i betydande omfattning regelbunden trafik för godsbefordran, som rätteligen torde vara att hänföra under gällande bestämmelser om linjetrafik, ehuru ifrågavarande trafikutövare icke erhållit eller begärt tillstånd till linjetrafik. Dessa förhållanden torde mera sällan ha föranlett ingripande från åklagarmyndigheternas eller länsstyrelsernas sida. Den trafik, varom här är fråga, har många gånger bedrivits under en följd av år. Orsaken till att trafikutövarna icke ansökt om linjetrafiktillstånd torde i flertalet fall vara att hänföra till osäkerhet om trafikens rättsliga karaktär och till en förklarlig oro för att tillståndsmyndigheterna skulle komma att vägra koncession.

Enligt trafikutredningens mening måste dessa missförhållanden ägnas synnerlig uppmärksamhet. En given lagstiftning skall självfallet tillämpas inom sitt giltighetsområde. Äro författningsbestämmelserna mindre lämpliga, böra de ändras.

Den omständigheten, att ifrågavarande trafik bedrivits under en följd

av år och i stor omfattning, torde många gånger giva anledning till antagande, att behov av regelbundna transporter med bil förefinnes. Enligt utredningens förslag anföretros tillståndsgivningen i fråga om linjetrafik för godsbefordran åt biltrafiknämnden. Trafikutredningen förutsätter, att biltrafiknämnden kommer att ägna en ingående uppmärksamhet åt det ovan berörda spörsmålet. Givetvis kan icke en trafikutövare grunda ett anspråk på tillstånd till linjetrafik på förhållanden, som tillkommit i strid mot gällande lagstiftning om yrkesmässig trafik. Det torde emellertid vara motiverat av billighetshänsyn att ej bortse från dessa omständigheter. Anses behov av linjetrafik mellan två orter förefinnas, och ha flera utövare av beställningstrafik under längre tid utan stöd av linjetrafiktillstånd verkställt regelbundna transporter mellan dessa orter, kan det i många fall vara rimligt och behövt att lämna tillstånd till en eller flera av dessa trafikutövare och därigenom helt eller delvis legalisera de bestående förhållandena. Därest tillstånd till linjetrafik på samma vägsträcka lämnas flera dylika trafikutövare, vilket säkerligen i åtskilliga fall torde vara lämpligt samt överensstämma med billighetens krav, kan biltrafiknämnden givetvis, där så finnes påkallat, i erforderlig omfattning besluta om uppdelning av trafiken mellan dem, exempelvis genom att fastställa turlista, eller ålägga tillståndshavarna att i en eller annan form bedriva samarbete.

Utredningen förutsätter sålunda, att biltrafiknämnden skall finna det angeläget att under beaktande av det allmännas intressen genomföra ifrågavarande sanering inom den yrkesmässiga trafiken på ett sådant sätt, att hänsyn i görligaste mån tages till de enskilda trafikutövare, som beröras av saneringen.

Trafikutredningen vill slutligen framhålla, att det många gånger torde vara lämpligt att låta utövare av linjetrafik för godsbefordran ha tillstånd till beställningstrafik. Dylika kombinerade tillstånd förekomma för närvarande i ganska betydande omfattning. Härigenom beredes trafikutövare tillfälle att själv i viss utsträckning komplettera linjetrafiken genom att ombesörja hopsamling och distribution av gods. Ett sådant dubbelt tillstånd kan ej sällan vara förutsättningen för upprätthållandet av en linjetrafik, då eljest trafikutövaren icke skulle kunna få sina bilar så utnyttjade, att han kan få sin utkomst av rörelsen.

Tillståndsgivande myndigheter m. m.

§ 4.

(Jämför 24 § i 1930 års M. F. och § 6 i propositionen nr 161/1936.)

Enligt 24 § i 1930 års *motorfordonsförordning* meddelas tillstånd till linjetrafik av länsstyrelsen i det eller de län, där trafiken skall äga rum, till stadstrafik av polismyndigheten i staden och till länstrafik av länsstyrelsen.

Tillståndsgivningen är sålunda för närvarande fördelad på överståthållarämbetet, 24 länsstyrelser samt polismyndigheterna i samtliga städer. Det finnes sålunda över 140 tillståndsgivande myndigheter.

Enligt 1932 års trafikutrednings förslag skulle tillståndsgivningen för fjärrgods- och fjärrgodslinjetrafik centraliseras till vägtrafikmyndigheten samt prövningen av tillstånd till övriga slag av yrkesmässig trafik handhas av länsstyrelserna. I fråga om beställningstrafik utom fjärrgodstrafik i städer med minst 50 000 invånare skulle dock tillståndsgivningen ankomma på polismyndigheterna. Därest trafik, till vars bedrivande tillstånd av länsstyrelse erfordrades, kunde komma att utsträckas över mera än ett län, ankom prövningen av ansökan om trafiktillstånd, så vitt linjetrafik angick, å länsstyrelserna i de län, där trafiken skulle äga rum, samt i fråga om beställningstrafik å länsstyrelse i det län, varest stationsort för trafiken var avsedd att förläggas.

Trafikutredningen, vars motivering till detta förslag återfinnes å sid. 98 samt 165 och 166 i betänkandet, framhöll bland annat, att den brist på planmässighet, som kännetecknade den nuvarande tillståndsgivningen beträffande beställningstrafiken, vore till huvudsaklig del föranledd av den stora splittringen i fråga om de tillståndsgivande myndigheterna.

Trafikutredningens förslag vann anslutning från så gott som alla myndigheter, vilka yttrade sig i denna del.

1936 års trafiksakkunniga (betänkandet sid. 29—31 och 41—46) ansågo en centralisering av tillståndsgivningen ändamålsenlig men ville gå längre än trafikutredningen. De sakkunnigas majoritet hemställde, att undantaget beträffande städer med minst 50 000 invånare skulle utgå, eller, därest det ansågs böra i begränsad omfattning bibehållas, förklaras gälla allenast beträffande beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad, om vars undantagande Konungen förordnat. I samband härmed förordade trafiksakkunniga, att även frågor om tillstånd till sådan linjetrafik, som vore avsedd att sträcka sig över mer än två län, skulle handläggas av vägtrafikmyndigheten till undvikande av de svårigheter, som vore förenade med gemensam handläggning av tre eller flera länsstyrelser.

I fråga om det av 1932 års utredning föreslagna undantaget för städer med minst 50 000 invånare anmärkte trafiksakkunniga:

Till grund för detta undantag åberopas av trafikutredningen lämplighetsskäl och huvudsakligen det förhållande, att överflyttandet av tillståndsgivningen för nämnda städer till länsstyrelserna skulle komma att innebära en alltför stor ökning av dessas arbetsböda. Emellertid anse vi detta skäl, gentemot vilket kan anföras, att en motsvarande lättnad skulle åstadkommas i arbetsbödan för vederbörande städers polismyndigheter, icke tillräckligt vägande gentemot de fördelar, som ett för hela riket enhetligt system måste väntas medföra, och de

olägenheter, som kunna befaras utav att polismyndigheterna i de undantagna städerna måhända i sin tillståndsgivning skulle komma att följa en annan politik än vederbörande länsstyrelse.

Mot vad de sakkunnigas majoritet föreslagit anfördes en utförlig *reservation av två ledamöter*, Malmkvist och Nerell. Dessa ville förlägga hela tillståndsgivningen beträffande trafik för godsbefordran till vägtrafikmyndigheten, samt ansågo även, att linjetrafikföretagen för personbefordran (omnibustrafik) numera vore företag av sådan betydelse, att tillståndsgivningen rörande omnibustrafik, i den mån fråga icke vore om utpräglade förortslinjer om högst 20 km., borde ankomma på vägtrafikmyndigheten.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* uttalade föredragande departementschefen (sid. 58), att han funnit 1932 års utrednings förslag vara en lämplig avvägning mellan de olika, mot varandra stående intressena i denna fråga. Departementschefen anförde i fråga om trafiksakkunnigas förslag bland annat:

Att, på sätt reservanterna föreslagit, förlägga tillståndsgivningen i fråga om all trafik för godsbefordran till vägtrafikmyndigheten skulle säkerligen till denna myndighet överföra en så stor arbetsbörda, att jag icke åtminstone för närvarande kan förorda en dylik lösning. Vad åter angår det av trafiksakkunnigas majoritet förordade förslaget, att till länsstyrelserna måtte centraliseras även frågor om tillstånd till beställningstrafik med stationsort i stad, vars invånarantal uppgår till minst 50 000, är jag med majoriteten ense om att ur principiell synpunkt en dylik bestämmelse är att förorda. Praktiska förhållanden — framför allt svårigheten för länsstyrelserna att utan personalförstärkning kunna mottaga en så omfattande arbetsbörda — tala dock enligt min mening för att åtminstone tills vidare icke driva centraliseringen längre än vad trafikutredningen förordat . . .

Även mot det av trafiksakkunniga framlagda förslaget att till vägtrafikmyndigheten överflytta frågor om tillstånd till sådan linjetrafik, som är avsedd att sträcka sig över mer än två län, resa sig enligt min mening praktiska betänkligheter. Bland annat måste uppmärksammas de komplicerade förhållanden, som kunna uppkomma, då en linjetrafik successivt växer ut eller då en bilinje an knytes i samtrafik med en huvudlinje. Överflyttning av tillståndsgivning bör föranleda överflyttning även av frågor angående tidtabell och taxor m. m. för trafiken till vägtrafikmyndigheten. Trafiksakkunnigas förslag synes i denna del medföra konsekvenser, som icke utan ytterligare utredning kunna tillräckligt överskådas, och jag anser mig därför icke kunna biträda detsamma.

Andra lagutskottet yttrade (sid. 55) i sitt utlåtande över propositionen, att en viss centralisering av tillståndsgivningen syntes önskvärd med hänsyn till vikten av enhetlighet men att det kunde ifrågasättas, huruvida man i sådant hänseende borde gå längre än till att låta länsstyrelserna samt möjligen i fråga om städer med minst 50 000 invånare polismyndigheterna bliva tillståndsgivande myndigheter.

Enligt *direktiven för 1936 års trafikutredning* bör i första hand undersökas, huruvida genom ett klokt handhavande av tillståndsgivningen en

tillfredsställande ordning kan nås, varvid uttalas, att en viss centralisering synes ägnad att underlätta behovsprövningen.

I skrivelse den 15 oktober 1937 till 1936 års trafikutredning har *Sveriges trafikbilägares riksförbund m. fl.* hemställt, att utredningen måtte föreslå, att tillstånd till yrkesmässig trafik för godsbefordran skola lämnas endast av länsstyrelserna och polismyndigheterna i städer utanför landsting.

1936 års trafikutredning.

Det synes lämpligt att i förordningen utsäga, att tillstånd erfordras ej blott för öppnandet av trafik utan även för förändring i eller utökning av den genom tillståndet medgivna trafikapparaten. Utredningen har därför i förevarande paragraf upptagit ett stadgande härom.

Enligt denna bestämmelse skall trafiktillstånd vara erforderligt ej endast för att igångsätta trafik utan även för ökning av det antal bilar, med vilket trafik enligt meddelat tillstånd må bedrivas, för insättande av släpfordon, för utbyte av bil eller släpfordon, därest tillståndet avser visst fordon, samt eljest för sådant utbyte av bil eller släpfordon, varmed avses höjning av den största last eller det största antal passagerare, som enligt tillståndet må befordras med fordon i trafiken.

Liknande stadganden finnas i flera utländska lagstiftningar.

I propositionen har man tydligen utgått från att tillstånd i allmänhet skulle krävas även för trafikapparatus utvidgning, ehuru detta förhållande endast indirekt kommit till uttryck genom stadgandet i § 14 om remissförfarandet i ärenden angående ökning av fordonsantal i trafik m. m. I propositionen har emellertid i vissa fall skillnad gjorts mellan trafiktillstånd och beslut i ärenden, varom i § 14 förmåles. En dylik uppdelning har sålunda skett i §§ 15, 20 och 52. I andra stadganden, exempelvis §§ 22 och 23, synes begreppet trafiktillstånd ha använts med en vidare innebörd. Enligt 1936 års trafikutrednings mening är en dylik åtskillnad icke lämplig.

Av § 12 i utredningens förslag framgår, att utredningen föreslagit skyldighet att i tillstånd rörande annan trafik än linjetrafik med omnibus lämna föreskrifter om det antal bilar, med vilket trafiken må bedrivas. Tillstånd skall i regel icke avse vissa angivna fordon och i fråga om linjetrafik med omnibus ej heller visst antal omnibusar. Av stadgandet framgår vidare, att det ej föreligger skyldighet att i trafiktillståndet angiva det antal passagerare, som skall kunna befordras med fordon i trafiken. Utredningen har utgått från att sådan föreskrift endast undantagsvis kommer att meddelas. Härav följer, att antalet omnibusar i linjetrafik i allmänhet kan ökas utan tillstånd liksom även att omnibusar och personbilar i regel kunna utbytas utan anlitan av tillståndsförfarandet. Givetvis måste alla fordon i yrkesmässig trafik godkännas för trafiken. Hittills lämnade tillstånd till yrkes-

mässig trafik avse i stor utsträckning viss bil eller vissa fordon. Då tillståndet sålunda bundits vid visst fordon, fordras givetvis tillstånd för utbyte av fordonet mot annat, även om det senare har samma eller mindre kapacitet.

De bestämmelser om yrkesmässig trafik, som återfinnas i trafikutredningens författningsförslag, hava i allmänhet utformats med hänsyn i första hand till ärenden om igångsättande av trafik men gälla givetvis, såvitt ej annat föreskrives, i tillämpliga delar även ökning eller förändring i den tillåtna trafikapparaten. Sistnämnda förhållande har ansetts böra komma till uttryck i § 4. I § 11 i utredningens förslag, i viss mån motsvarande § 14 i propositionen, ha angivits vissa fall, då inskränkning i remissförfarandet ansetts böra möjliggöras. Utredningen återkommer till dessa spörsmål vid behandlingen av § 11.

Enligt gällande lagstiftning lämnas tillstånd till linjetrafik av länsstyrelsen i det eller de län, där trafiken skall äga rum, till stadstrafik av polismyndigheten i staden och till länstrafik av vederbörlig länsstyrelse.

Frågan om centralisering av tillståndsgivningen har under det föregående utredningsarbetet varit föremål för en intensiv uppmärksamhet. En tämligen allmän uppfattning synes vara, att de tillståndsgivande myndigheternas antal bör begränsas. I fråga om centraliseringens omfattning råda desto mera delade meningar. I och för sig vore det kanske lämpligt att förlägga tillståndsgivningen i dess helhet till den centrala myndigheten. Men en dylik kraftig centralisering har väckt betänkligheter från flera håll. En dylik åtgärd skulle utan tvivel medföra en synnerligen omfattande arbetsböroda för biltrafiknämnden.

Det torde därför vara lämpligt att för närvarande icke vidtaga denna fullständiga centralisering. Då behovet av en centralisering i fråga om tillståndsgivningen otvivelaktigt gör sig starkt gällande, anser sig trafikutredningen böra föreslå, att polismyndigheternas befattning med tillståndsärenden skall upphöra och i stället anförtros länsstyrelserna.

I fråga om beställningstrafik för godsbefordran talar även en särskild omständighet för begränsning av tillståndsmyndigheternas antal.

Trafikutredningen har ansett sig böra slopa skillnaden mellan länstrafik och stadstrafik. För beställningstrafiken för godsbefordran skulle landet indelas i lokalområden, bestående av helt län eller delar av ett eller flera län.

Då städerna sålunda icke längre skola vara särskilda trafikområden för godstrafiken, torde det redan av tekniska skäl icke vara lämpligt att behålla polismyndigheterna som tillståndsgivande organ för denna trafik.

I fråga om linjetrafik för godsbefordran vill trafikutredningen förorda, att tillståndsgivningen förläggas till statens biltrafiknämnd. Sådan linjetrafik förekommer i praktiken i en mycket stor utsträckning, ehuru densamma endast till ringa del blivit koncessionerad. Man torde även kunna

förutsätta, att linjetrafiken i fortsättningen kommer att utvecklas i hög grad. Då linjetrafikens möjligheter att konkurrera med andra kommunikationsmedel jämväl i fortsättningen komma att tilldraga sig stor uppmärksamhet, torde biltrafiknämnden vara bäst lämpad att taga ställning till de svårbedömda frågor, som i anledning av konkurrensförhållandena uppstå. Härtill kommer en annan omständighet. Ett betydande antal godslinjer sträcka sig för närvarande över mer än ett län, till följd varav flera länsstyrelser enligt gällande bestämmelser blivit engagerade vid tillståndsgivningen. Då med stor sannolikhet även framdeles ett avsevärt antal godslinjer över mer än ett län komma att inrättas samt samråd i förevarande hänseende mellan olika länsstyrelser är förenat med vissa olägenheter, kan det även av det skälet ifrågasättas, huruvida icke tillståndsgivningen ifråga om linjetrafik för godsbefordran bör förläggas till biltrafiknämnden.

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

Då linjetrafik för personbefordran kan komma att utsträckas över flera län, bör sålunda i anslutning till gällande rätt och propositionen prövningen av ansökan ankomma på länsstyrelserna i de län, där trafiken skall äga rum. Skall lokalområde för beställningstrafik omfatta delar av flera län, bör tillståndsgivningen handhavas av länsstyrelsen i det län, där stationsorten är avsedd att förläggas.

I detta sammanhang torde slutligen böra understrykas vikten av att trafikärenden hos länsstyrelserna beredas av verkligt kvalificerade tjänstemän med god kännedom om trafikförhållanden.

Skulle utvecklingen efter några års tillämpning av de nya bestämmelserna giva vid handen, att ytterligare centralisering av tillståndsgivningen är behöfvig, böra statsmakterna givetvis taga spörsmålet under förnyat övervägande. Det åligger biltrafiknämnden — på grund av dess allmänna skyldighet att främja en sund utveckling av den yrkesmässiga trafiken — att vaka över att förhållandena på nu ifrågakvarande område utvecklas på ett tillfredsställande sätt.

Rätt att i yrkesmässig trafik för personbefordran transportera gods.

§ 5.

(Jämför § 5 mom. 1 i propositionen nr 161/1936.)

1930 års motorfordonsförordning behandlar icke frågan, huruvida och i vilken omfattning rätt till personbefordran även innebär rätt att befordra resgods m. m.

I samband med beviljande av tillstånd till persontrafik bruka tillstånds-

myndigheterna lämna föreskrifter för bestämmande av trafiktillståndets omfattning jämväl i nu förevarande hänseende.

1932 års trafikutredning upptog i sitt år 1935 framlagda författningsförslag i § 5 mom. 1 stadgandet, att rätt till utövande av linje- eller beställningstrafik för personbefordran innebure, på sätt tillståndsbefviljande myndigheten ägde närmare bestämma, rätt till befordran även av resgods för resande, som befordras i automobilen, samt, därest och i den omfattning samma myndighet kunde finna skäl sådant medgiva, jämväl av paketgods.

Trafikutredningen, som i sitt betänkande (sid. 154 och 155) lämnat några exempel på vad de resolutioner, som vanligen användas vid beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik för personbefordran, innehålla rörande rätten att medföra gods, anförde bland annat (sid. 155 och 156):

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 influtit under § 5. Syftet för det samma 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 resgods för resande, som medföljer automobilen, men vidare även, och särskilt beträffande trafik å vissa omnibuslinjer, rätt att ombesörja smärre, till paketgods 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 tillståndsbefviljande 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 tillståndsbefviljande 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 beträffande postverkets rätt i fråga om befordran av brev och brevkort m. m. äger ute-

slutande 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 i fråga.

I yttrandena över trafikutredningens förslag påpekade *länsstyrelsen i Örebro län*, att definition på paketgods saknades. *Generalpoststyrelsen* framhöll önskvärdheten av att i samtliga trafiktillstånd intoges en erinran om att trafikutövare icke finge i annan omfattning än varom överenskommelse eventuellt träffats med postverket ombesörja sådan befordran av brev, till vilken postverket ägde uteslutande rätt.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* medtogs i § 5 mom. 1 den av trafikutredningen föreslagna bestämmelsen med den formella jämkningen, att texten »resgods för resande, som befordras i automobilen» utbyts mot »passagerares resgods».

Vid *1936 års riksdag* framfördes vissa erinringar mot det föreslagna stadgandet. I en motion (II: 707) uttalades, att tillståndsgivande myndighet borde icke tillerkännas rätt att besluta, huruvida och i vilken omfattning paketgods finge befordras vid utövande av linje- eller beställningstrafik för personbefordran. Enligt motionärerna kunde man med den föreslagna omfattningen riskera, att myndighet skulle kunna helt stoppa transporter av paketgods, vilket särskilt å landsbygden skulle bliva synnerligen impopulärt och medföra en beklaglig tillbakagång i transportväsendet.

1936 års trafikutredning.

I likhet med vad i propositionen föreslagits anser trafikutredningen, att med rätten att utöva linje- eller beställningstrafik för personbefordran skall, utan att tillstånd till godstrafik lämnats, följa rätt att i viss utsträckning medtaga gods mot ersättning. I propositionen gällde denna rätt resgods samt, därest och i den omfattning den tillståndsgivande myndigheten medgivit, jämväl paketgods. Någon maximigräns för de viktsmängder, som utan tillstånd till godstrafik finge befordras, hade ej angivits.

Att passagerares resgods skall få medtagas i linje- eller beställningstrafik för personbefordran synes uppenbart.

Däremot torde meningarna vara delade, om och i vilken utsträckning ett persontrafiktillstånd skall medföra rätt att medtaga annat gods än resgods. Givetvis böra i detta sammanhang endast tämligen obetydliga godsmängder komma i fråga. Trafikutredningen anser för sin del, att en maximigräns icke lämpligen kan undvaras. Enligt utredningens mening bör sålunda vid linjetrafik med omnibus få medföras — utöver passagerares

resgods — annat gods till en sammanlagd vikt av högst 300 kg. Önskar vederbörande befordra större godsmängder mot ersättning, har han att söka tillstånd till godstrafik. Det torde böra framhållas, att det många gånger ligger i allmänhetens intresse, att dylika kombinerade tillstånd meddelas.

Vid linjetrafik med personbil samt vid beställningstrafik för personbefordran med personbil eller omnibus bör enligt utredningens uppfattning bil få mot ersättning användas för tillfälliga transporter av annat gods än resgods till en myckenhet av högst 100 kg. Det torde nämligen få anses föreligga ett behov att få använda en personbil på nu angivet sätt, exempelvis för hämtning av paket vid post- eller järnvägsstation. Att i dylika situationer tvinga vederbörande att anlita lastbil torde icke alltid kunna anses rimligt. Med hänsyn till transportpliktens närmare utformning kunde ju beställaren i dylikt fall måhända avfordras avgift för hel billast, vilket givetvis icke kan anses tillfredsställande. Lastbil torde för övrigt ej alltid finnas tillgänglig. De transporter, som här avses, äro många gånger av brådskande natur. Sålunda kan t. ex. en lantbruksmaskin gå sönder under pågående skördearbete, till följd varav en mindre reservdel måste anskaffas från närmaste stad eller samhälle. Många personers arbete kan vara beroende av att felet snarast avhjälpes, och stora värden kunna stå på spel. I ett dylikt fall torde det få anses rimligt, att en personbil i yrkesmässig trafik får användas för att avhämta reservdelen. Det föreslagna stadgandet kan knappast innebära risk för konkurrens av någon betydelse med den yrkesmässiga godstrafiken. Stadgandet möjliggör ju endast tillfälliga transporter och det transporterade godset får väga högst 100 kg.

Enligt trafikutredningens mening bör emellertid länsstyrelse tillerkännas rätt att, därest särskilda förhållanden därtill föranleda, föreskriva inskränkningar i den ovan förordade rätten att vid linje- eller beställningstrafik för personbefordran medtaga gods. Länsstyrelserna böra även lämna de föreskrifter i övrigt, som kunna erfordras. Dylika föreskrifter kunna exempelvis ha avseende å godsets storlek och beskaffenhet.

De godstransporter, som sålunda utföras med stöd av persontrafikstillståndet, böra helt vara underkastade de regler, som gälla för persontrafik. Godsbefordran är ju i dessa fall endast ett bihang till persontrafiken. Vid fastställande av taxa för personbefordran torde i lämplig utsträckning taxa böra bestämmas för transport av nu ifrågakvarande gods.

Rätt att i yrkesmässig trafik med lastbil befordra personer.

(Jämför § 5 mom. 2 i propositionen nr 161/1936.)

Detta spörsmål behandlas i 1930 års motorfordonsförordning allenast genom ett stadgande i 27 § 4 mom. av innehåll, att om »lastvagn» avses att brukas i yrkesmässig trafik för befordran av personer, därför påkallade

anordningar å vagnen skola godkännas av den myndighet, som har att meddela trafiktillstånd, varvid skall bestämmas det högsta antal passagerare, som får befordras med fordonet. Denna bestämmelse, som föreslogs av 1920 års automobilsakkunniga i deras år 1922 avgivna betänkande (stat. off. utr. 1922: 39), upptogs i 1923 års motorfordonsförordning.

Såsom 1932 års trafikutredning framhållit (sid. 157) har detta stadgande i praktiken kommit att uppfattas såsom avseende allenast befordran av personer under sådana förhållanden, att yrkesmässig trafik kan sägas föreligga, d. v. s. allenast i de fall, då bilen tillhandahållits allmänheten mot ersättning. Enligt trafikutredningen har emellertid i ganska vidsträckt omfattning en personbefordran med lastbil utvecklats sig, vilken många gånger icke kan bevisas vara att hänföra under yrkesmässig trafik i förordningens mening.

I huvudsaklig anslutning till förslag av 1932 års trafikutredning upptogs i *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* i § 5 mom. 2 stadgandet, att lastbil i yrkesmässig trafik finge, i den mån tillståndsbeviljande myndighet ej jämlikt § 32 medgivit tillstånd att därmed befordra personer, icke tagas i anspråk för sådan befordran annat än för så vitt fråga vore om personer, som erfordrades för bilens framförande eller skötsel eller för dess på- eller avlastning eller för utförande av arbete, vid vilket bilen användes.

Enligt § 32 mom. 1 i propositionen finge rätt att utöver vad enligt § 5 mom. 2 vore stadgat för befordran av personer i yrkesmässig trafik använda lastautomobil endast undantagsvis på särskilda skäl medgivas. Därest tillstånd lämnades, skulle för trafiken påkallade anordningar å lastbilen godkännas av länsstyrelse eller, om tillståndet lämnats av polismyndighet, av denna. Därvid skulle bestämmas det högsta antal passagerare, som finge befordras med fordonet.

Någon motivering till dessa bestämmelser har ej lämnats i propositionen.

1932 års trafikutredning anförde i anslutning till förstnämnda stadgande (sid. 157 och 158):

Fråga är . . . 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 lojala 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 trafik-tillståndet 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 influerat under förevarande moment.

Om den föreslagna bestämmelsen i § 32 mom. 1 anförde trafikutredningen bland annat (sid. 200), att tillstånd, varom där vore fråga, borde med hänsyn till den rikliga tillgången på omnibusar och personbilar i yrkesmässig trafik beviljas endast undantagsvis, där så påkallades av särskilda skäl.

I detta sammanhang torde böra erinras om bestämmelsen i 19 § 4 mom. i 1936 års vägtrafikstadga. Stadgandet gäller det fall, att lastbil avses att brukas vid lustresa, utflykt eller dylikt för befordran av personer, och föreskriver, att härför påkallade anordningar å bilen skola godkännas av besiktningsman, som bestämmer det högsta antal passagerare, som får befordras med bilen. (Jämför N. J. A. 1935: 233).

Den finska trafiklagstiftningen innehåller vissa bestämmelser rörande nu ifrågakvarande spörsmål. Enligt 1937 års förordning (§ 33) om trafik med motorfordran må ej utan tillstånd av ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena med lastbil befordras personer utom den eller dem, som enligt registerutdraget få sitta vid sidan av föraren. Härifrån göres dock det undantaget, att med sådan bil må kostnadsfritt befordras arbetare eller för lastning eller lossning av bilen erforderligt hjälpmanskap till arbets- eller annan plats och tillbaka på villkor, att polismyndighets för dylik befordran meddelade anvisningar iakttagas.

Enligt tillämpningsföreskrifter till förordningen, vilka ministeriet utfärdat den 22 februari 1938, må lastbil med polismyndighets för varje gång meddelade tillstånd tillfälligt begagnas för befordran av personer till sådana allmänna andakts-, fest-, föredrags- och andra liknande tillfällen, till vilka ortsbefolkningen ej är i tillfälle att färdas med andra slags kommunikationsmedel och för skäligen kostnad. Vid meddelandet av tillstånd skola flera omständigheter beaktas, avseende säkerhetsanordningar, kvalificerad körkompetens hos föraren, försäkring m. m. Enligt samma föreskrifter är förare av lastbil berättigad att under färd i trakter med gles bosättning i ömmande fall upptaga högst fem gående å vagnsflaket för kostnadsfri befordran, dock under förutsättning, att å flaket ej finnes last och att det är försett med uppstående kanter, så att de färdande utan risk kunna sitta på flakbotten.

Det i propositionen föreslagna stadgandet synes delvis falla utom lagstiftningens ram, då detsamma reglerar rätten över huvud taget att utan särskilt tillstånd befordra personer, vare sig ersättning lämnas eller ej. Den förordade bestämmelsen har mycket vittgående konsekvenser. Men den utformning, stadgandet erhållit, skulle exempelvis en trafikutövare vara förhindrad att i förarhytten medtaga sin hustru eller en nära anhörig för avgiftsfri befordran. Bestämmelsen går enligt utredningens mening längre än vad som kan anses vara av förhållandena påkallat. Då någon motsvarande föreskrift icke finnes eller föreslagits för den privata trafikens eller den yrkesmässiga persontrafikens del, skulle i nu förevarande hänseenden en väsentlig skillnad uppstå mellan olika trafikslag. Enligt utredningens uppfattning föreligga ej tillräckliga skäl att i detta sammanhang gå utöver lagstiftningens ram. Avgörande bör sålunda vara, om yrkesmässig trafik föreligger, d. v. s. om bil tillhandahålles annan mot ersättning. Det bör sålunda stå en godstrafikutövare fritt att utan gottgörelse befordra en anhörig eller annan person utan tillstånd till persontrafik. Utredningen bortser icke från att det många gånger kan vara svårt att visa, huruvida ersättning i en eller annan form lämnats eller ej. Dessa svårigheter synas emellertid ej vara av sådan art, att de böra föranleda förbud att avgiftsfritt medtaga personer.

Det förekommer ej sällan, att med lastbil befordras personer, vilka erfordras för bilens på- eller avlastning eller för utförande av arbete, vid vilket bilen användes. På- och avlastare äro i allmänhet anställda hos och avlönade av trafikutövaren men kunna stundom vara anställda hos den som beställt transporten. Någon ersättning för befordran av på- och avlastare i tjänst hos beställaren torde väl endast i undantagsfall utgå, vare sig direkt eller indirekt. Dessa persontransporter äro sålunda endast undantagsvis att hänföra till yrkesmässig trafik. Särskilt stadgande om rätt att utan persontrafiktillstånd yrkesmässigt utföra dylika personkörningar synes följaktligen icke påkallas av något praktiskt behov.

Utredningen har icke ansett sig kunna förorda, att andra personer, vilka utföra arbete, vid vilket bilen användes, skola utan tillstånd få medtagas mot ersättning. Därest gottgörelse icke lämnas, vilket i allmänhet torde vara fallet, är jämväl dylik personbefordran tillåten, då den faller utanför förordningens tillämpningsområde. Skulle ett verkligt behov föreligga att med lastbil medtaga personer mot ersättning till viss arbetsplats, torde erforderligt tillstånd icke komma att vägras.

Utredningen vill slutligen framhålla, att det ur trafiksäkerhetssynpunkt kan möta betänkligheter mot att tillåta personbefordran å lastflak. Enligt § 25 mom. 1 andra stycket i utredningens förslag skola, då tillstånd lämnas

till persontrafik med lastbil, för trafiken påkallade anordningar å bilen godkännas. Enligt det ovan i redogörelsen omnämnda stadgandet i 19 § 4 mom. i 1936 års vägtrafikstadga skall för det fall, att lastbil avses att användas vid »lustresa, utflykt eller dylikt», härför påkallade anordningar å bilen godkännas av besiktningsman. Med »dylikt» avses givetvis körning, som är likartad med utflykt eller lustresa. En transport av arbetare från arbetsplats kan sålunda icke anses falla under bestämmelsen. Enligt trafikutredningens mening har denna föreskrift i vägtrafikstadgan knappast erhållit ett med hänsyn till trafiksäkerhetens krav tillräckligt vidsträckt innehåll. Det torde sålunda kunna ifrågasättas, huruvida befordran av personer å lastflak över huvud taget bör tillåtas, därest ej å flaket finnas sådana lämmar eller uppstående kanter, att passagerarna utan risk kunna sitta å flaket. Då å 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten anförts att verkställa en översyn av trafiklagstiftningen ur trafiksäkerhetssynpunkt, har trafikutredningen ansett sig icke böra närmare ingå på nu angivna spörsmål.

Trafikutredningen återkommer vid behandlingen av § 25 mom. 1 till frågan, under vilka förutsättningar tillstånd må lämnas att med lastbil befordra personer.

Om ansökningsförfarandet.

Ansökans innehåll.

§ 6.

(Jämför 26 § i 1930 års M. F. och § 7 i propositionen nr 161/1936.)

Enligt 26 § 1 mom. i 1930 års motorfordonsförordning skall vid ansökan om trafiktillstånd fogas uppgift om den eller de bilar, som äro avsedda att användas för trafiken, varjämte skall bifogas vederbörligt utdrag ur automobilregistret för sådan bil eller, därest bil icke är registrerad, meddelas sådana uppgifter om bilens beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret.

Enligt 2 mom. i samma paragraf skall ansökan om trafiktillstånd avseende linjetrafik, utöver vad i 1 mom. angives, innehålla uppgifter om den vägsträcka, varå trafiken skall äga rum, 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. Vidare skall uppgift lämnas om den taxa för befordringen, som önskas fastställd. Ansökan om trafiktillstånd avseende länstrafik, skall, utöver vad i 1 mom. sägs, innehålla uppgifter om trafikområde och stationsort för den ifrågasatta trafiken.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* upptogs i § 7 mom. 1 och 2 i huvudsaklig överensstämmelse med 1932 års trafikutrednings förslag följande stadganden om ansökans innehåll.

Mom. 1. Vid ansökan om trafiktillstånd skola fogas handlingar, som äro ägnade att bestyrka sökandens lämplighet såsom utövare av det slag av yrkesmässig trafik, ansökningen avser, ävensom, så vitt ej avses fjärrgodstrafik, bedriven med andra än sökanden tillhöriga automobiler, 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 med varje automobil 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 uppgifter om den taxa samt, i förekommande fall, den tidtabell för befordringen, som önskas fastställd, och om huru trafiken i övrigt skall anordnas och bedrivas.

Enligt mom. 3, som huvudsakligen avsåg fjärrgodstrafik, skulle tillämnad stationsort uppgivas, om ansökningen avsåg rätt till beställningstrafik.

De sålunda föreslagna bestämmelserna motiverades icke i propositionen.

1932 års utredning har i sitt betänkande (sid. 167—170) gjort vissa uttalanden i ämnet. Sålunda framhöll utredningen i anslutning till det gällande stadgandet, att vid ansökan om tillstånd uppgift skulle lämnas å den eller de bilar, som vore avsedda att användas för trafiken, bland annat:

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. 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 ansökningen 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.

I *yttrandena* över trafikutredningens förslag framställdes flera erinringar.

Sålunda anmärkte *länsstyrelsen i Malmöhus län*, att med typ torde merendels avses fabrikat eller typbesiktigt fordon, men i § 7 mom. 1 me-

nades sannolikt slaget av fordon (personautomobil, lastautomobil, omnibus, släpvagn), varför till undvikande av missförstånd ordet typ borde utbytas mot ordet slag. *Svenska järnvägsföreningen* hemställde — med förmälan att erfarenheten visat, att tillstånd till yrkesmässig trafik begärdes, utan att ekonomiska förutsättningar voro för handen — att sökande av trafiktillstånd i förordningen ålades att vid ansökningen foga av sakkunnig person uppgjord, detaljerad inkomst- och driftkostnadsberäkning rörande den trafik, för vilken tillstånd begärdes.

Dessa anmärkningar föranledde emellertid ingen ändring i förslaget.

I två motioner (I: 338 och II: 679) vid *1936 års riksdag* hemställdes om sådan ändring av § 7 mom. 2, att uppgift om önskad tidtabell skulle innefatta besked om »avgångs- och framkomsttid, med hänsyn tagen till de mellanstationer vid vilka uppehåll skall göras». Såsom motivering härför anfördes bland annat, att vid fastställande av tidtabeller för omnibustrafiken hade man i regel endast tagit hänsyn till avgångstiden från respektive ändstationer, medan däremot framkomsttiden till andra ändstationer eller mellanliggande stationer icke inryckts i tidtabellen, då den ingivits och fastställts till vederbörande myndigheter. Detta hade medfört, att den tid som tillmätts förarna att köra bussen mellan ändstationerna, i många fall tilltagits så knappt, att föraren icke kunnat hinna fram i tid till ändstationen, för att där taga returtur utan att han måste överskrida den i lag fastställda körhastigheten.

1936 års trafikutredning.

Denna paragraf har i väsentliga hänseenden utformats i nära anslutning till motsvarande bestämmelse i propositionen nr 161. Vissa jämkningar hava emellertid vidtagits.

Enligt propositionen skulle vid ansökan om trafiktillstånd lämnas uppgift om typ för de bilar, som vore avsedda att användas i trafiken. Det torde vara ovisst vad som avsetts med typ i förevarande sammanhang. Antingen torde därvid ordet typ hava tagits i samma bemärkelse som i ordet typbesiktning i motorfordonsförordningen eller också avses därmed slaget av automobil, d. v. s. personbil eller lastbil. Den sistnämnda tolkningen torde vara den avsedda. Då vid inlämnande av ansökan om trafiktillstånd vederbörande sökande ofta ännu icke förvärvat bil, torde det många gånger vara omöjligt för honom att ange bilmärke, som han möjligen senare kommer att förvärva. Av ansökningen torde i regel framgå arten av den trafik, som sökanden önskar bedriva. Det synes icke vara behövt att i förordningen föreskriva skyldighet för sökanden att ange, huruvida trafiken skall bedrivas med personbil eller lastbil.

Enligt propositionen skulle i ansökningen tillika angivas det högsta antal personer, som skulle kunna befordras med varje bil. Även denna bestämmelse torde utan olägenhet kunna undvaras. Ifråga om personbilar föreligger ju en tämligen ringa variation beträffande det antal personer, som kan med bilen befordras, och i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan har angivits en maximigräns för passagerareantalet, i det att med personbil förstås bil, som är byggd för befordran av högst nio personer. Det torde vara av tämligen ringa betydelse, om trafiken bedrivs med en stor eller liten personbil. Såsom ovan framhållits torde sökanden många gånger icke hava förvärvat någon bil, då trafiktillstånd begäres, varvid han givetvis har svårt att lämna ifrågavarande uppgifter. Ej heller beträffande omnibus synes det vara erforderligt eller lämpligt att föreskriva skyldighet att uppgiva passagerareantalet för varje vagn. Det torde böra erinras om att bil icke får begagnas i trafiken utan att vara därför godkänd, vid vilket godkännande bilens lämplighet för den tillåtna trafiken givetvis ägnas uppmärksamhet.

Trafikutredningen har icke kunnat biträda järnvägsföreningens förslag, att sökande skall förete en detaljerad inkomst- och driftkostnadsberäkning, då det i allmänhet icke torde vara möjligt att i förväg göra en tillförlitlig beräkning av inkomsterna av något större värde vid bedömning av frågan, huruvida tillstånd bör lämnas.

Det måste självfallet ligga i sökandens intresse att redan i ansökningen påvisa eller i varje fall göra troligt, att det föreligger ett behov av den ifrågasatta trafiken. Det torde emellertid knappast vara lämpligt att föreskriva skyldighet för sökanden att förebringa sådan bevisning.

Om sökanden önskar ett annat lokalområde än det för bilar med den begärda stationsorten i allmänhet gällande, måste detta givetvis uppgivas i ansökningen. Något stadgande härom synes ej vara erforderligt. Ett dylikt stadgande skulle möjligen kunna uppmuntra sökande av tillstånd till yrkesmässig trafik att i större utsträckning påkalla avvikelse från den enhetlighet, som trafikutredningen med de förordade fasta lokalområdena har eftersträvat.

I anledning av det vid 1936 års riksdag motionsvis framställda yrkandet rörande uppgifter för fastställande av turlistor vill utredningen framhålla, att sökande givetvis bör lämna alla de upplysningar, som erfordras för bestämmandet av en ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande och eljest lämplig turlista. Det synes emellertid icke vara behövligt att i förevarande hänseende upptaga annat stadgande än det i propositionen föreslagna. Den tillståndsgivande myndigheten bör sörja för att erforderlig utredning föreligger, innan beslut om turlista meddelas.

Enligt trafikutredningens uppfattning bör vid ansökan fogas styrkt avskrift av densamma samt av de handlingar, vilka åberopas i ansökningen.

Härifrån torde dock undantag böra göras ifråga om handlingar av mera vidlyftig beskaffenhet. Ett exemplar av ansökningen jämte handlingarna bör under remissförfarandet ligga kvar hos den tillståndsgivande myndigheten för att vara tillgängligt för den intresserade allmänheten. Då samtidig remiss lämpligen kan äga rum och följaktligen flera exemplar av ansökningshandlingarna krävas, bör tillståndsmyndigheten kunna förelägga sökanden att inkomma med de erforderliga exemplaren. Sökanden är givetvis oförhindrad att hos myndigheten ingiva mer än två exemplar av ansökningen.

§ 7.

Denna paragraf, som motsvarar 24 § 2 mom. i 1930 års motorfordonsförordning och § 8 i propositionen, torde ej behöva närmare kommenteras.

Det är självfallet att den första länsstyrelsen skall efter att hava fattat sitt avgörande översända handlingarna till annan länsstyrelse, som har att besluta i ärendet. Något stadgande härom synes ej behöva meddelas.

Handläggning av ärenden angående linjetrafik.

§ 8.

(Jämför 27 § 1 mom. i 1930 års förordning och § 9 i propositionen nr 161/1936.)

Enligt 27 § 1 mom. i 1930 års motorfordonsförordning i dess gällande lydelse 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.

I propositionen nr 161 till 1936 års riksdag upptogs i § 9 vissa bestämmelser om handläggning av ärenden angående linjetrafik. Detta stadgande, vars lydelse framgår av den vid detta betänkande fogade bilagan, hade utformats i anslutning till gällande föreskrifter i ämnet. I propositionen hade emellertid behandlats vissa ytterligare frågor nämligen *dels* om städers yttranderätt i vissa fall angående omnibustrafik, *dels* om inskränkning av remissförfarandet i vissa fall, *dels* ock om infordrandet av ytt-randen i ärenden, i vilka det ankomme på vägtrafikmyndigheten att meddela trafikillstånd.

1936 års trafikutredning.

Med hänsyn till den utveckling, som organisationsväsendet erhållit och framför allt kan förväntas få bland trafikutövarna, har det syntts trafikutredningen lämpligt, att sammanslutningar av utövare av yrkesmässig

biltrafik, som kunna anses berörda av den ifrågasatta trafiken, skola få tillfälle att yttra sig i de ärenden, varom här är fråga. Trafikutredningen har därför upptagit ett stadgande härom i förevarande paragraf.

Med en så omfattande rätt att bliva hörda, som förslaget tillerkänner trafikutövare och deras sammanslutningar, torde något behov av särskilda trafiknämnder vid tillståndsmyndigheternas sida, vilket tidigare föreslagits från trafikutövarehåll, ej förefinnas.

Till frågan om städernas yttranderätt och om inskränkning av remissförfarandet i vissa fall återkommer trafikutredningen nedan.

I övrigt ha i jämförelse med motsvarande stadganden i propositionen endast formella jämkningar vidtagits i förevarande paragraf.

Städers yttranderätt i vissa frågor angående omnibustrafik. I samband med propositionen nr 193 om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen förehade 1933 års riksdag till behandling två motioner (I: 157 och II: 308), i vilka hemställdes, att riksdagen 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.

Andra lagutskottet, som behandlade motionerna, anförde i sitt utlåtande nr 31 (sid. 14), 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 rätt 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 nämnda myndighet tillerkändes större inflytande härutinnan än som för närvarande vore fallet.

På förslag av utskottet begärde riksdagen (skrivelse nr 295) utredning av frågan om och på vad sätt ett ökat inflytande borde beredas vederbörande kommunala myndighet i stad vid beviljande av linjetrafik inom stadens planlagda område.

Sedan nämnda riksdagsskrivelse av Kungl. Maj:t överlämnats till 1932 års trafikutredning för att tagas i övervägande vid fullgörandet 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 m. fl. För egen del anförde stadsförbundets styrelse i sammanhang härmed, att 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 borde tillförsäkras städerna och att i övrigt ett avgörande mot städernas inhämtade mening borde få förekomma endast i de fall, då synnerliga skäl därtill kunde visas föreligga. Slutligen ville styrelsen framhålla, att även köpingar och municipal-samhällen borde tillförsäkras samma rätt som städerna att bliva hörda i ärenden rörande linjetrafik. En komplettering i detta avseende av motorfordonsförordningen syntes sålunda påkallad.

Sveriges omnibusägares riksförbund, som på trafikutredningens hemställan yttrade sig i ärendet, förklarade sig i skrivelse den 29 juni 1934 anse, att skäl icke föreläge att åt städerna giva ett ökat inflytande på avgörandet av ärenden rörande tillstånd till sådan linjetrafik, som berörde stad, och avstyrkte, att förslag därom framlades.

Efter en utförlig utredning (sid. 158—165) förklarade sig *1932 års trafikutredning* i sitt betänkande icke kunna tillstyrka, att, på sätt Svenska stadsförbundet förordat, städerna skulle tillerkännas vetorätt vid frågor om tillstånd till lokal linjetrafik och att i övriga frågor angående linjetrafik länsstyrelserna icke skulle äga besluta mot städernas inhämtade mening utan synnerliga skäl. Däremot föreslog trafikutredningen på skäl, som angivits å sid. 170—173 i betänkandet, att tillfälle alltid skulle beredas en stads beslutande myndighet att yttra sig över ansökning om rätt till omnibustrafik uteslutande inom staden eller inom staden med dess närmaste omgivning, om ansökningen icke skedde å stadens vägnar.

Trafikutredningens förslag föranledde i allmänhet icke någon erinran från dem som yttrade sig över detsamma. *Svenska stadsförbundet* förklarade sig dock vidhålla den ståndpunkt, styrelsen intagit i sin i betänkandet (sid. 160—161) refererade skrivelse till utredningen. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* anmärkte, att det obligatoriska hörandet av stadsfullmäktige i ärenden rörande linjetrafik i stad eller dess närmaste omgivningar för de mindre städernas vidkommande vore överflödigt och borde begränsas till städer med över 5 000 invånare.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* uttalade (sid. 70) föredragande departementschefen under hänvisning till den av trafikutredningen anförda motiveringen, att han ansåge sig icke kunna förorda en bestämmelse av den vidsträckta innebörd, stadsförbundet ifrågasatt.

I *propositionen* föreslogs en mindre jämkning rörande den av 1932 års utredning förordade yttranderätten, i det att denna rätt skulle — i syfte att nå ett smidigare förfarande — tillkomma vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet i staden.

Trafikutredningen har icke ansett sig kunna förorda den vidsträckta rätt för städer i ärenden angående viss linjetrafik, som stadsförbundet ifrågasatt i sina ovan omförmälda skrivelser. Däremot har utredningen funnit lämpligt att i sitt förslag upptaga det i propositionen förordade stadgandet om städers yttranderätt. Utredningen har icke kunnat tillstyrka, att — såsom en länsstyrelse föreslagit — vissa mindre städer uteslutas från det obligatoriska hörandet.

Förenklad handläggning av vissa ärenden angående linjetrafik. Skolskjutsar m. m. Enligt § 9 i *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* kunde infordrandet av yttranden efter länsstyrelsens beprövande inskränkas eller underlåtas beträffande ansökan om rätt att i linjetrafik uteslutande befordra mjölk eller slaktdjur eller skolbarn till eller från skolan.

Frågan om transporter av mjölk och slaktdjur har i detta betänkande behandlats i samband med begreppet yrkesmässig trafik.

I fråga om skolskjutsar må erinras om att *sakkunniga för utredning av vissa frågor angående folkskoleväsendet* i ett i november 1934 avgivet betänkande förklarar sig anse det önskvärt, att tillstånd för utförande av skolskjutsar kunde meddelas under enklare former än de, som gälla för yrkesmässig trafik i allmänhet, samt ifrågasatt, om det icke borde vara tillräckligt att för detta ändamål allenast fordra medgivande av polismyndigheten i orten.

En förenkling av handlägningsförfarandet har ifrågasatts även i andra fall. Sålunda ha vissa länsstyrelser i yttranden till 1936 års trafikutredning angående överlåtelse av trafiktillstånd samt rättsförhållandena vid tillståndshavares död förordat vissa förenklingar i fråga om behandlingen av framställningar om överförande av trafiktillstånd. De ifrågasatta jämkningarna beröra även beställningstrafiken men torde lämpligen böra redovisas i ett sammanhang.

Enligt *länsstyrelsen i Värmlands län* kunde det sålunda ifrågasättas, om vid övertagande av trafiktillstånd kungörelse skulle anses nödvändig i de fall, då trafiken skulle utövas med samma stationsort som tidigare och för trafiken förut godkända fordon eller fordon med lika kapacitet skulle brukas. Enligt länsstyrelsens mening borde det vara tillräckligt, att ett dylikt ärende endast remitterades till polismyndighet för yttrande rörande sökandens lämplighet. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* har framhållit, att i fråga om ansökningar om rätt att övertaga tillstånd till yrkesmässig trafik en bestämmelse borde meddelas av innebörd, att utredning härvid erfordrades allenast beträffande sökandens lämplighet att utöva trafiken, där ej den prövande myndigheten funne omständigheterna till annat föranleda. Även

länsstyrelsen i Norrbottens län har anfört, att en viss eftergift torde kunna göras i fråga om fordringarna på utredningen angående behovet och lämpligheten av trafik, som skulle övertagas. Från denna regel måste emellertid undantag göras för sådana fall, då fråga vore om överlåtelse av trafikföretag, som sedan längre eller kortare tid icke drivits eller ock drivits i blott ringa omfattning. Vid överlåtelse av ett dylikt företag vore givetvis en fullständig nyprövning av trafikbehovet nödvändig.

1936 års trafikutredning.

Frågan om förenkling av handläggningsförfarandet i vissa ärenden behandlas i § 11 i trafikutredningens förslag. Utredningen återkommer nedan till detta spörsmål.

Handläggning av ärenden rörande beställningstrafik.

§ 9.

(Jämför 27 § 1 mom. i 1930 års M. F. och § 10 i propositionen nr 161/1936.)

Enligt 27 § 1 mom. i 1930 års *motorfordonsförordning* i dess gällande lydelse skall, när tillstånd till stads- eller länstrafik sökes, den tillståndsgivande myndigheten genom tillkännagivande i förut bestämd tidning bereda trafikföretag, vilka beröras av den ifrågasatta trafiken, ävensom andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig över ansökningen. Kostnaderna för dylikt tillkännagivande skola gäldas av sökanden. Över ansökan om tillstånd till länstrafik skall länsstyrelse även höra polismyndigheten i den ort, varest bil, som kommer att användas i trafiken, avses skola hava sin stationsort.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* föreslogs i § 10 i huvudsaklig anslutning till 1932 års utrednings förslag bibehållande av det nuvarande förfarandet ehuru med vissa jämkningar. Sålunda skulle tillståndsgivande myndighet, där så ansåges lämpligt, infordra yttrande över ansökningar av förevarande slag från sammanslutningar av utövare av sådan beställningstrafik, som avsåges i ansökningen. Vidare finge ansökan, som allenast avsåge tillstånd att med en eljest i linjetrafik insatt omnibus eller personbil tillfälligt ombesörja beställningstrafik inom visst begränsat område eller å viss vägsträcka, omedelbart upptagas till prövning, om skäl därtill funnes.

I fråga om den närmare lydelsen av § 10 i propositionen hänvisas till den vid detta betänkande fogade bilagan.

Rörande de nämnda jämkningarna har 1932 års utredning gjort vissa uttalanden i sitt betänkande (sid. 174 och 175).

1936 års trafikutredning.

Ifrågavarande bestämmelser i trafikutredningens förslag överensstämman i sak i stort sett med § 10 i propositionen. Dock har — utöver formella jämkningar — visst tillägg ansetts motiverat.

Sålunda har ett särskilt stadgande funnits erforderligt för det fall, att lokalområde skall omfatta delar av flera län. Den länsstyrelse, som enligt § 4 har att meddela trafiktillstånd, bör givetvis över ansökningen höra övriga vederbörande länsstyrelser, vilka före avgivande av yttrande skola verkställa erforderlig utredning. Härvid böra de allmänna föreskrifterna i paragrafen få motsvarande tillämpning.

Frågan om förenklingar i remissförfarandet i vissa fall behandlas i § 11 i trafikutredningens förslag.

§ 10.

Detta stadgande, som motsvarar 27 § 1 mom. sista stycket i 1930 års motorfordonsförordning och § 13 i propositionen nr 161/1936, torde icke behöva motiveras.

Förenklad handläggning av vissa tillståndsärenden.

§ 11.

(Jämför § 14 i propositionen nr 161/1936.)

1932 års trafikutredning ansåg, att de regler, som gällde behandling av ansökan om trafiktillstånd, skulle i tillämpliga delar gälla även beträffande behandling av ansökan om ökning i det antal bilar, med vilket trafik finge bedrivas, eller om insättande av släpvagn i sådan trafik eller om sådant utbyte av bil eller släpvagn, som medförde ökning med mer än tjugu procent av den största last eller det högsta antal personer, som finge befordras med fordon, vilket användes för trafikens bedrivande.

Utredningen, som upptog bestämmelser härom i sitt förslag (§ 14), anförde såsom stöd härför bland annat (sid. 176 och 177):

Under det att behandlingen av ansökningar om trafiktillstånd 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 trafikillstånd 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 trafikillstånd.

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 trafikillstånd. 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.

I *yttrandena* över trafikutredningens förslag ifrågasattes i allmänhet icke behövligheten av ett stadgande i detta ämne. Däremot rådde delade meningar om det innehåll, ifrågavarande bestämmelse lämpligen borde givas.

Enligt *länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands och Örebro län* samt *polismästaren i Stockholm* och *Sveriges omnibusägares riksförbund* borde omnibusar undantagas från bestämmelserna i 14 §.

Länsstyrelsen i Stockholms län och *poliskammaren i Malmö* ville undantaga personbilar i beställningstrafik.

Enligt *polismästarens i Stockholm* förmenande borde det omständliga förfarande, som föreslagits i § 14, komma till tillämpning först vid ett åtskilligt högre procenttal åtminstone i fråga om bilar med en högsta lastkapacitet av 2 000 kg. och därutöver.

Länsstyrelserna i Kristianstads och Örebro län, bilbesiktningsmännen i Värmlands län samt *poliskammaren i Hälsingborg* och *Svenska järnvägsföreningen* uttryckte vissa farhågor för att bestämmelserna i § 14 skulle komma att kringgås genom upprepade ansökningar, varje gång avseende en ökning av mindre än 20 procent. För att förhindra detta föreslogs följande alternativ:

1. att hänsyn tages även till tidigare ansökningar och § 14 således hänföres till samtliga ansökningar under viss tid, t. ex. under ett eller två år tillbaka (länsstyrelsen i Kristianstads län).

2. att de strängare fordringarna skola gälla för byte, som medför ökning av mer än 20 procent av den största last eller det högsta antal personer, som vid förordningens ikraftträdande finge befordras med fordon, vilket användes i trafikens bedrivande (poliskammaren i Hälsingborg).

3. att den i § 14 medgivna »20 % obundna kapacitetsökningen» bindes vid det ursprungliga tillståndet eller ock att en tidsbestämning medtages (bilbesiktningmännen i Värmlands län).

4. samt att procenttalet nedsättes till tio (Svenska järnvägsföreningen).

1936 års trafiksak-kunniga förordade (sid. 46 och 47), att linjetrafik för personbefordran skulle undantagas.

I propositionen nr 161 till 1936 års riksdag upptogs i § 14 trafikutredningens förslag med den jämkning, att omnibustrafiken undantogs. Den föreslagna paragrafen var av följande lydelse:

Vad angående behandling av ansökan om trafiktillstånd är i §§ 9—13 stadgat skall, utom för så vitt angår omnibustrafik, i tillämpliga delar gälla jämväl beträffande behandling av ansökan om ökning i det antal automobiler, med vilket yrkesmässig trafik må av utövare av sådan trafik bedrivas, eller om insättande av släpfordon i sådan trafik eller om sådant utbyte av automobil eller släpfordon, 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.

I skrivelse till Konungen den 23 september 1937, vilken överlämnats till 1936 års trafikutredning, har länsstyrelsen i Stockholms län hemställt om viss utredning rörande ikraftträdande av beslut om trafiktillstånd. I denna skrivelse, som närmare redovisas under § 45 i detta betänkande, har länsstyrelsen anfört, att 27 § 1 mom. i 1930 års motorfordonsförordning av länsstyrelsen tolkats så, att jämväl ansökan om insättande av ytterligare en bil i utövad länstrafik kungjorts. Härifrån hade dock länsstyrelsen gjort undantag, då det gällt ett mera tillfälligt trafiktillstånd. Länsstyrelsen hade nämligen, då fråga uppkommit att insätta ytterligare en bil i redan förut utövad länstrafik för en tid av sex månader eller därunder, icke tillämpat kungörelseförfarandet, enär länsstyrelsen ansett detsamma icke vara erforderligt för bedömande av det tillfälliga trafikbehovet.

1936 års trafikutredning.

Med hänsyn till vad som föreslagits i § 4 mom. 1 tredje stycket och anförts i anslutning härtill kunna bestämmelserna i § 14 i propositionen redan av tekniska skäl icke överföras till trafikutredningens förslag.

Utredningen har ansett lämpligt att i förevarande paragraf närmare ange de fall, då det fullständiga remissförfarandet icke skall behöva komma till användning.

Enligt utredningens mening bör infordrandet av yttranden kunna inskränkas eller underlätas, då ansökan avser befordran i linjetrafik uteslutande av skolbarn och lärare till och från skolan, vilket — såvitt angår skolbarn — föreslagits i propositionen (§ 9).

I överensstämmelse med propositionen (§ 10) bör vidare remissförfarandet kunna begränsas i fråga om ansökan, som allenast avser tillstånd att med en eljest i linjetrafik insatt omnibus eller personbil tillfälligt ombesörja beställningstrafik inom visst område eller å viss vägsträcka.

Vidare torde en förenkling böra möjliggöras, då fråga är att fortsätta en av annan förut bedriven trafik. I dylika fall föreligger ingen utökning av transportapparaten. I de ärenden, varom här är fråga, torde det många gånger vara tillräckligt, att utredning införskaffas om sökandens lämplighet, såvitt ej denna ändå kan anses styrkt. Därest tvekan kan råda — exempelvis om trafikens behövlighet eller rörande företrädesrätt för annan att fortsätta trafiken — bör givetvis ett fylligare remissförfarande komma till stånd.

På grund av utformningen av § 4 i utredningens förslag äro bestämmelserna i § 14 i propositionen i förevarande sammanhang i huvudsak av intresse endast i den mån de innefatta undantag från det eljest föreskrivna remissförfarandet. Såsom framgår av redogörelsen ovan öppnade propositionen möjlighet att underlåta infordrandet av yttranden i ärenden angående vissa utbyten av bil eller släpfordon. I fråga om linjetrafik med omnibus tilläts förenklat förfarande i fråga om såväl ökning av fordonsantalet som insättande av släpvagn och utbyte av fordon.

Enligt trafikutredningens mening bör remissförfarandet kunna inskränkas vid utökning av antalet omnibusar i linjetrafik och vid utbyte av omnibus och personbil.

Såsom utredningen framhållit i anslutning till § 4 kräves i dylika fall i allmänhet icke tillstånd för ökningen eller utbytet.

Enligt § 14 i propositionen skulle det fullständiga remissförfarandet anlitas vid sådant utbyte av personbil, som medförde ökning med mer än tjugoprocent av det högsta antal personer, som finge befordras med bilen. Utredningen har icke kunnat ansluta sig till denna uppfattning. Ett utbyte av personbil torde — oavsett ökningens storlek — böra tillåtas under mycket enkla former. En personbil får ju enligt bestämmelserna i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan ej befordra fler än nio personer föraren inräknad. Det torde i allmänhet vara av relativt liten betydelse, om en större eller mindre personbil användes i trafiken.

Även i fråga om utbyte av lastbil eller släpfordon synes remissförfarandet kunna inskränkas, därest ökningen håller sig inom vissa gränser. I fråga om bestämmandet av denna gräns har utredningen ansett sig böra förorda en annan lösning än den i propositionen föreslagna.

Enligt propositionen skulle fullständigt remissförfarande vara erforderligt vid sådant utbyte av bil eller släpfordon, som medförde »ökning med mera än tjugoprocent av den största last — — — som må befordras med fordon, vilket användes för trafikens bedrivande». Stadgandet synes lida av viss

oklarhet. Ökningen bör sättas i relation till tillståndets innehåll och icke till den högsta last, för vilken ifrågavarande bil blivit godkänd. Om sålunda en trafikutövare i tillståndet berättigats att driva trafik med bil med 3 tons lastförmåga men han sedermera i trafiken använder bil, som godkänts för en högsta tillåtna last av 2 ton, torde han vara berättigad att få byta ut sin bil mot en annan med 3 tons lastförmåga, givetvis under förutsättning att den senare bilen över huvud taget anses lämplig för trafiken. Han håller sig ju därvid inom tillståndets ram. Ifrågavarande stadgande bör avse det fall, att utbytet skulle medföra en höjning av den i tillståndet medgivna högsta lasten.

Den procentregel, som förordats i propositionen, tager sikte på den relativa höjningen och ej på den absoluta, i vikt uttryckta ökningen. För en bil med högsta tillåtna last av 2 ton utgör 20 procents höjning 400 kg., medan motsvarande tal för en 5 tons lastbil är 1 000 kg. 20 procents höjning för en liten bil kan te sig skäligen betydelslös ur konkurrenssynpunkt, medan motsvarande procentuella höjning för en stor bil kan väcka vissa betänkligheter.

I detta sammanhang torde lämpligen böra erinras om strukturen av lastbilbeståndet i yrkesmässig trafik. Av de 16 482 lastbilar, som omfattades av den i juli 1937 verkställda försöksutredningen, var den tillåtna maximalasten för 2 679 bilar eller 16.3 procent högst 2 000 kg., för 9 481 bilar eller 57.5 procent 2 001—3 000 kg., för 3 635 bilar eller 22.1 procent 3 001—4 000 kg., för 484 bilar eller 2.9 procent 4 001—5 000 kg. samt för återstående 203 bilar eller 1.2 procent över 5 000 kg. Den genomsnittliga maximalasten per lastbil var inom de angivna fem grupperna respektive 1.69, 2.68, 3.34, 4.54 och 5.53 ton och för samtliga fordon 2.76 ton. Under de senaste åren har en anmärkningsvärd förskjutning inom bilbeståndet i riktning mot tyngre bilar ägt rum.

Trafikutredningen anser sig för sin del böra förorda en kombination av den absoluta och den relativa ökningen på det sätt, att remissförfarande skall vara erforderligt vid utbyte av fordon, därest den enligt tillståndet högsta tillåtna lasten höjes till mer än $3\frac{1}{2}$ ton och dessutom utgör mer än 15 procent. En höjning till $3\frac{1}{2}$ ton skall sålunda kunna medgivas utan remissförfarande och även en höjning över denna gräns under förutsättning, att ökningen icke överstiger 15 procent. Det blir sålunda tillåtet att utan remiss höja den högsta tillåtna lasten exempelvis från $1\frac{1}{2}$ till $3\frac{1}{2}$ ton eller från 4 till $4\frac{1}{2}$ ton men däremot icke från 4 till 4.7 ton.

Den omständigheten, att något remissförfarande ej behöver förekomma vid vissa utbyten av fordon, får givetvis ej föranleda till antagande, att tillståndsmyndigheten skulle vara betagen rätt att föranstalta om sådan utredning, som i det särskilda fallet kan befinnas erforderlig. Det synes tvärtom rimligt och lämpligt att tillståndsmyndigheten verkställer under-

sökning i exempelvis sådana fall, då upprepade ökningar medgivits eller begärts och då situationen är sådan, att den sammanlagda ökningen icke kunnat på en gång utan remissförfarande medgivas.

Såsom framgår av redogörelsen ovan har länsstyrelsen i Stockholms län i skrivelse den 23 september 1937 till Konungen uppgivit, att länsstyrelsen icke tillämpat det föreskrivna kungörelseförfarandet, då fråga uppkommit att insätta en bil i redan förut utövad länstrafik för en tid av sex månader eller därunder. Länsstyrelsen har nämligen ansett kungörelseförfarandet ej vara erforderligt för bedömande av trafikbehovet.

Enligt trafikutredningens mening torde det kunna ifrågasättas, om det vidlyftiga ansökningsförfarandet skall behöva användas, då fråga är om ett tillfälligt, tidsbegränsat insättande av fordon i redan bedriven trafik. Utredningen har därför ansett sig böra föreslå, att infordrandet av yttranden skall kunna inskränkas eller underlåtas, då ökningen av antalet bilar eller insättandet av släpfordon enligt ansökan skall avse en tid av högst sex månader.

Om trafiktillstånds meddelande m. m.

Förutsättningar för tillstånd och tillståndets innehåll.

§ 12.

(Jämför 27 § 2 mom. i 1930 års M. F. och § 15 i propositionen nr 161/1936.)

Enligt 27 § 2 mom. i 1930 års *motorfordonsförordning* må ej trafik-tillstånd meddelas, därest ej den ifrågasatta trafiken finnes behöblig med hänsyn till redan befintliga trafikföretag samt i övrigt lämplig. Trafiktillstånd skall upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. I fråga om linjetrafik skall därvid, såvida ej särskilda skäl till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka.

Vid meddelande av tillstånd till länstrafik skall enligt 25 § 1 mom. bestämmas, å vilken ort bil, som brukas i trafiken, skall vara stationerad (*stationsort*). För bil, som användes i stadstrafik inom viss stad, skall staden vara stationsort. Såsom stationsort för bil, vilken brukas i länstrafik, må ej bestämmas stad, varest ej bilen tillika brukas i stadstrafik.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* upptogs i § 15 med vissa smärre jämkningar vad 1932 års trafikutredning i motsvarande bestämmelse föreslagit rörande förutsättningarna för meddelande av trafiktillstånd samt om tillståndets närmare innehåll. Dessa föreskrifter skilja sig i åtskilliga hänseenden från vad som för närvarande gäller. Sålunda föreskrevs uttryckligen prövning av sökandens personliga lämplighet såsom trafikutövare. Enligt förslaget skulle vidare äldre trafikföretag under särskilda för-

utsättningar ha företrädesrätt att få tillstånd till linjetrafik. Slutligen lämnades vissa föreskrifter om tillståndets innehåll, varvid bland annat upptogs ett stadgande om differentiering av trafiktillstånd med hänsyn till tid och transporterernas art.

Den närmare lydelsen av § 15 i propositionen framgår av den bilaga, som fogats vid detta betänkande.

1936 års trafikutredning vill nedan särskilt beröra vissa spörsmål av större vikt, som behandlas i förevarande paragraf.

Behovsprövning. Personliga kvalifikationer. Företrädesrätt för äldre trafikföretag. I § 15 i *propositionen* föreskrevs i full överensstämmelse med 1932 års utrednings förslag, att tillstånd ej finge meddelas, såvitt ej den ifrågasatta trafiken funnes behövlig med hänsyn till redan befintliga trafikföretag och i övrigt lämplig. Tillstånd finge lämnas endast sådan sökande, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befunnes lämplig såsom trafikutövare. Om flera sökande funnes, skulle tidpunkten för ansökningens ingivande icke vara bestämmande för företräde dem emellan. Därest ansökning avsåge tillstånd till linjetrafik i anslutning till eller under konkurrens med trafik, bedriven av järnvägs-, ångbåts- eller förut bestående linjetrafikföretag, skulle, om tillstånd meddelades, sådant i första hand lämnas innehavare av dylikt företag, därest denne ansökt därom och i övrigt befunnes lämplig såsom trafikutövare.

1932 års trafikutredning, som behandlade ifrågavarande bestämmelser å sid. 177—179 i sitt betänkande, anförde rörande frågan om verkan av tidpunkten för ansökningens ingivande:

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 trafik-tillstånd allenast för att förebygga, att någon annan före dem söker och erhåller sådant. Visserligen har i vissa fall förekommit, att länsstyrelser iakttagit den som det vill synas fullt riktiga principen att, när ett ifrågasatt linjetrafikföretag omedelbart ansluter till eller framgår inom exempelvis ett järnvägsföretags naturliga trafikområde, bereda det senare tillfälle att före ärendets avgörande inkomma med en ansökning och i första hand skänka denna beaktande; men själva den omständigheten, att någon föreskrift i detta avseende saknats, torde för vederbörande intressenter ofta nog föranleda eller stundom nödvändiggöra en ansökan, som, därest allenast trafikbehovet varit avgörande, icke skulle hava kommit till stånd.

I *yttrandena* över trafikutredningens förslag framställdes vissa erinringar. Enligt *länsstyrelsen i Älvsborgs län* borde stadgandet om betydelsen av tidpunkten för ansökans ingivande avfattas på följande sätt: »Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökningens ingivande icke vara bestämmande för företräde dem emellan i andra fall, än då annat avgörande skäl saknas».

Länsstyrelsen i Örebro län ansåg, att stadgandet om företrädesrätten borde utgå, enär vetenskapen om lagstadgad företrädesrätt, monopol, kunde missbrukas till skada för allmänheten genom erbjudande av sämre trafik-anordningar.

1936 års trafiksak-kunniga anförde i anslutning till förevarande paragraf:

I samband med de i denna paragraf intagna bestämmelserna om allmänna förutsättningar för beviljande av trafiktillstånd anse vi oss böra erinra om de olägenheter, vilka såväl för andra utövare av yrkesmässig automobiltrafik som för övriga trafikmedel ofta skapas genom beviljande av trafiktillstånd åt personer, vilka icke helt ägna sig åt trafiken utan driva densamma såsom bisyssla. På dylika personer kunna i regel icke ställas samma krav i fråga om deras skyldighet att stå till allmänhetens tjänst som på helyrkesutövarna, och den omständigheten, att inkomsten av trafiken för dem spelar en mindre roll än för de senare, gör också, att upprätthållandet av en skälig prisnivå i hög grad försvåras. Det är oss visserligen bekant, att icke minst genom kommunikationsdepartementets försorg åtgärder vidtagits för att söka begränsa omfattningen av antalet biltrafikutövare, som icke helt ägna sig åt sitt yrke; men då detta antal alltjämt är så stort, att påtagliga olägenheter därav göra sig gällande, förorda vi, att åtgärder för en fortsatt minskning av dylika tillstånd fortsättas och att nya trafiktillstånd endast i särskilda undantagsfall, såsom då det gäller att i glest bebyggda trakter tillgodose behovet av transporter endast för granar samt för sjukvård och dylikt, beviljas åt sökande av nu ifrågavarande slag.

Vid 1936 års riksdag framfördes från flera håll anmärkningar mot den föreslagna företrädesrätten. Sålunda framhölls i en motion (II: 724), att denna företrädesrätt i realiteten innebure, att samtliga biltillstånd inom överskådlig tid skulle vara infångade av nu bestående järnvägs- och ångbåtsföretag. *Vissa fjärrtrafikföreningar* uttalade hos andra lagutskottet en liknande uppfattning. Även *Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund m. fl.* ansåg, att stadgandet om företrädesrätt ej kunde godtagas i befintligt skick.

I en till chefen för kommunikationsdepartementet ingiven och av denne till 1936 års trafikutredning överlämnad skrivelse av den 6 april 1937 har *Sveriges trafikbilägares riksförbund* hemställt, att departementschefen måtte meddela de tillståndsgivande myndigheterna direktiv, syftande till att obehövliga trafiktillstånd ej komme att meddelas.

I rundskrivelse den 19 augusti 1938 till överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser har 1936 års trafikutredning begärt upplysning bland annat, huruvida enligt myndigheternas mening inom deras förvaltningsområdet gällande trafiktillstånd i stort sett motsvarade det förefintliga behovet av bilar i fråga om linjetrafik, länstrafik samt, såvitt länsstyrelserna hade sig bekant, stadstrafik.

Länsstyrelsen i Västmanlands län har ansett sig icke kunna besvara denna fråga och såsom skäl härför framhållit, att behovet vore »en faktor, som på grund av de sig ständigt ändrande förhållandena näppeligen torde kunna bestämmas annat än från fall till fall». Icke heller överståthållarämbetet har direkt uttalat sig rörande detta spørsmål.

Samtliga övriga länsstyrelser ha förklarat, att inom länen gällande trafiktillstånd i stort sett motsvarade det föreliggande behovet av bilar i yrkesmässig trafik.

Emellertid har länsstyrelsen i Blekinge län framhållit, att tillstånd till yrkesmässig stadstrafik i två av länets städer lämnats i något för stor omfattning. Likaså har länsstyrelsen i Västernorrlands län med avseende å linjetrafiken förklarat, att det åtminstone inom ett par områden i länet förekomme alltför många trafikföretag för personbefordran, vilka inbördes konkurrerade om trafiken. Länsstyrelsen i Östergötlands län har i fråga om linjetrafiken anmärkt, att det syntes kunna antagas, att särskilt för avlägset liggande bygder behov av nya trafikleder alltjämt komme att yppa sig.

I *utländsk* lagstiftning om yrkesmässig trafik föreskrives i allmänhet prövning av trafikens behövlighet och sökandens lämplighet före meddelandet av trafiktillstånd.

Enligt 1937 års *finska* lag skall sålunda vid prövning av fråga om beviljande av linjetrafiktillstånd tagas i betraktande, huruvida den tillärnade trafiken ur synpunkten av det allmännas intresse och med hänsyn till förefintliga trafikförbindelser är behövlig och ändamålsenlig, så ock sökandens tillförlitlighet, vederhäftighet och förmåga att behörigen handhava trafiken. Vid prövning av fråga om beviljande av tillstånd till områdestrafik (beställningstrafik) skall sökandens tillförlitlighet och lämplighet för utövande av sådan trafik prövas samt tillika tagas i betraktande, huruvida den ifrågasatta trafiken med hänsyn till redan förefintliga trafikmöjligheter är behövlig.

Enligt 1935 och 1936 års *tyska* lagstiftning får tillstånd meddelas endast om sökanden är pålitlig samt trafikens driftsäkerhet och prestationsförmåga kan anses garanterad. Denna prövning skall huvudsakligen avse frågan, om sökandens person kan anses borga för att han håller lagens och taxans bestämmelser, om sökandens förmögenhetsförhållanden sätta honom i stånd att bedriva en ordnad rörelse samt om fordonen med hänsyn till byggnadssätt och tillstånd lämpa sig för fjärrtrafik. Trafiktillstånd skall vägras, om ur nationalekonomisk synpunkt intet trafikbehov föreligger. För persontrafiken gälla liknande bestämmelser.

1936 års trafikutredning.

Den i § 15 första stycket i propositionen förekommande texten »med hänsyn till redan befintliga trafikföretag» har utredningen icke ansett nödigt upptaga i sitt förslag, då det måste anses uppenbart, att vid behovsprövningen dylik hänsyn skall tagas. Beträffande behovsprövningens betydelse för en lämplig avvägning av trafikapparatens storlek har utredningen närmare yttrat sig i den allmänna motiveringen.

I likhet med 1936 års trafiksakkunniga anser utredningen, att trafiktillstånd endast undantagsvis och på grund av särskilda skäl böra lämnas personer, vilka ha för avsikt att utöva trafiken såsom bisyssla.

I propositionen har medgivits viss företrädesrätt för äldre trafikföretag, i det att där upptagits en bestämmelse, att, om ansökning avser tillstånd till linjetrafik i anslutning till eller under konkurrens med trafik bedriven av järnvägs-, ångbåts- eller förut bestående linjetrafikföretag, tillstånd skall i första hand lämnas innehavare av dylikt företag. Såsom framgår av redogörelsen ovan har denna bestämmelse blivit föremål för synnerligen kraftiga erinringar från olika håll. Därvid har framhållits bland annat, att denna föreskrift skulle medföra, att den yrkesmässiga trafiken i stor utsträckning skulle koncentreras till redan bestående trafikföretag, i synnerhet järnvägar.

Enligt trafikutredningens mening har detta stadgande fått en väl kategorisk utformning. Enligt bestämmelsen »skall» tillstånd »i första hand» lämnas det äldre företaget under vissa förutsättningar. Särskilt vad anslutningstrafiken beträffar skulle en på sådant sätt avfattad bestämmelse lätt kunna leda till att förhållandena i det särskilda fallet icke vunne tillbörligt beaktande. Flertalet busslinjer ha för närvarande anknytning till järnväg, och detta förhållande torde komma att utmärka även den linjetrafik, som framdeles kan bliva koncessionerad. Av statistisk årsbok för år 1938 framgår, att vid början av år 1937 hade av 3 637 koncessionerade busslinjer för persontrafik ej mindre än 3 433 linjer förbindelse med järnväg. Antalet järnvägsstationer med bussförbindelse utgjorde vid samma tidpunkt 1 371.

Under tillståndsförfarandet bör givetvis uppmärksamhet ägnas åt alla omständigheter, som kunna öva inflytande på frågan åt vilken tillståndet bör lämnas. Har ett äldre företag — linjetrafik-, järnvägs- eller sjöfartsföretag — ett påtagligt intresse av att få tillståndet, skall vid tillståndsgivningen skälig hänsyn härtill tagas. Det är givetvis ett allmänt intresse att tillse, att icke den redan förut stora splittringen av tillstånden i onödan ökas, och att söka förhindra en onyttig konkurrens mellan olika företag. Ehuru något stadgande med syfte att skydda äldre företag av olika slag icke kan anses vara oundgängligen erforderligt, har trafikutredningen likväl funnit lämpligt att i förevarande paragraf upptaga en bestämmelse av

innehåll, att — om ansökan avser tillstånd till linjetrafik i konkurrens med förut bestående trafikföretag och trafiken finnes behöblig — tillstånd skall, därest förhållandena icke till annat föranleda, lämnas innehavare av dylikt företag, därest denne ansökt därom och i övrigt finnes lämplig såsom trafik-utövare.

Trafikutredningen får i detta sammanhang hänvisa till sina i anslutning till § 3 gjorda uttalanden om legalisering av den regelbundna godstrafik, som för närvarande bedrivs utan stöd av linjetrafiktillstånd.

Differentiering av trafiktillstånd. Reservtrafik. I 1930 års motorfordonsförordning finnes intet särskilt stadgande om differentierad tillståndsgivning, men författningen lägger ej hinder i vägen för beslut att begränsa tillstånd i ett eller annat hänseende.

1932 års trafikutredning upptog i § 15 i sitt förslag stadgandet, att »där så lämpligen kan ske, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid».

Utredningen anförde såsom motivering härför bland annat (sid. 130), att ett trafikbehov kunde vara föranlett av så speciella förhållanden, att i samband med tillståndsgivningen bestämmelser borde meddelas i syfte att inrikta den trafik, vartill tillstånd på grund därav meddelades, på tillgodo-seende av det särskilda behovet. Sådana bestämmelser kunde 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. Enligt utredningens mening vore det uppenbarligen lämpligt, att, i den mån trafiktillstånden kunde individualiseras, detta skedde.

I yttrande över trafikutredningens förslag framhöll *poliskammaren i Malmö*, att det vore lämpligt för att förebygga missuppfattningar, att redan av lagtexten framginge, att de angivna inskränkningarna endast borde meddelas i undantagsfall, på grund varav poliskammaren föreslog följande formulering:

»Där undantagsvis så anses lämpligt, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid».

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* upptogs ifrågavarande stadgande i § 15 utan särskild motivering med den av trafikutredningen föreslagna lydelsen.

I skrivelse till andra lagutskottet påyrkade *Sveriges omnibusägares riksförbund*, att ifrågavarande punkt erhöles en lydelse, som fullt exakt angäve vad därmed åsyftades, förslagsvis:

»Där trafiktillstånd meddelas för tillgodoseende av ett tillfälligt trafikbehov eller ett trafikbehov, som hänför sig till allenast visst slag av transporter eller visst slag av varor, bör tillståndet begränsas i enlighet därmed».

1932 års trafikutredning ägnade stor uppmärksamhet åt frågan om ordnandet av reservtrafiken, såsom närmare framgår av dess betänkande (sid. 116—122). Utredningen föreslog i § 15 bestämmelsen, att tillstånd finge, där så ansåges lämpligt, avse allenast rätt för trafikutövare eller sammanslutning av trafikutövare till bedrivande av reservtrafik.

Utredningen anförde bland annat:

Ordnandet av reservtrafiken är... 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 allmännare 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 trafiktillstånd 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...

I propositionen nr 161 till 1936 års riksdag uttalade föredragande departementschefen (sid. 74), att den av trafikutredningen föreslagna bestämmelsen om reservtrafik strukits såsom överflödig, då det givetvis, även om särskild bestämmelse därom icke meddelades, stode vederbörande tillståndsbeviljande myndighet fritt att, där så ansåges lämpligt, inskränka trafiktillståndet att gälla endast sådan trafik.

I skrivelse den 10 september 1937 till 1936 års trafikutredning ha vissa åkeriföretag i Stockholm hemställt, att utredningen måtte beakta i skrivelserna framförda synpunkter på reservtrafiken, huvudsakligen i Stockholm.

1936 års trafikutredning.

I propositionen har upptagits bestämmelsen, att tillstånd bör begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid, »där så lämpligen kan ske». Med denna utformning av stadgandet torde risk föreligga, att länsstyrelserna i allmänhet söka åstadkomma en differentiering av tillstånden. En dylik differentiering med hänsyn till transporternas art medför otvivelaktigt många gånger olägenheter, vilket kraftigt understrukits i åtskilliga länsstyrelser yttranden till trafikutredningen rörande mjölk- och slaktdjurstransporter. Med hänsyn härtill anser sig utredningen böra rekommendera den mera neutrala formuleringen, att tillstånden böra begränsas, »där est förhållandena därtill föranleda». Av en sådan avfattning torde följa, att en differentiering av trafikstillstånden icke kommer till stånd, om ej denna fråga aktualiseras av särskilda omständigheter i ansökningsärendet.

Frågan om reservtrafikens ordnande är otvivelaktigt ett betydelsefullt spörsmål inom den yrkesmässiga trafiken. Det synes emellertid icke lämpligt att i förordningen inskriva något särskilt stadgande om reservtrafiken. Såsom i propositionen framhålles står det givetvis de tillståndsgivande myndigheterna fritt att, där så anses lämpligt, begränsa trafikstillstånd till att avse endast reservtrafik. En tillfredsställande lösning av denna fråga torde säkerligen många gånger kunna vinnas genom att — såsom 1932 års utredning förordat — låta trafikutövarnas sammanslutningar få tillstånd till reservtrafik. Utredningen förutsätter, att biltrafiknämnden kommer att ha sin uppmärksamhet riktad på detta spörsmål. Biltrafiknämnden har ju ålagts skyldighet att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken. Genom bestämmelserna i § 24 i utredningens förslag har nämnden erhållit möjlighet att under vissa förutsättningar uppdraga åt sammanslutningar av trafikutövare att handhava reservtrafiken.

Beslut om högsta tillåtna last och högsta antal passagerare vid meddelandet av trafikstillstånd. Enligt 27 § 4 mom. i 1930 års motorfordonsförordning skall vid godkännande av bil för yrkesmässig trafik bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må befordras med fordonet.

1932 års trafikutredning föreslog i § 15, att trafikstillstånd skulle, såvitt anginge annan trafik än fjärrgodstrafik, innefatta föreskrifter om det antal bilar, med vilket trafiken finge bedrivas, med angivande av den största last eller det högsta antal personer, som skulle kunna därmed befordras.

Såsom framgår av utredningens motivering (sid. 179) har detta stadgande föreslagits under hänvisning till vikten av att redan i samband med meddelandet av trafikstillstånd kunna så vitt möjligt överblicka och fixera omfattningen av den blivande trafiken.

Föreskrifterna om godkännande av bil hade upptagits i § 32 i utredningens förslag.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* jämkades den av trafikutredningen i förevarande hänseende föreslagna bestämmelsen i § 15 på det sätt, att linjetrafik med omnibus undantogs. I fråga om sådan trafik borde följaktligen i tillståndet icke lämnas föreskrift om det antal bilar, varmed trafiken finge bedrivas.

I samband härmed torde böra beaktas vissa frågor, som i första hand röra bils godkännande för yrkesmässig trafik men som uppenbarligen äro av intresse även i förevarande sammanhang.

I skrivelse till andra lagutskottet framhöll *Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund m. fl.*, att enligt deras mening någon inskränkning i lastkapaciteten ej borde få göras av myndighet inom visst län eller område, utan att samma bestämmelser gällde för landet i dess helhet. Även *vissa fjärrtrafikföreningar* ville ha garantier mot att länsstyrelser utfärdade godtyckliga bestämmelser angående den högsta last, som skulle tillåtas för bilar i yrkesmässig trafik i länet.

Sveriges bilgodstransportörers riksförbund har i skrivelse till Konungen den 21 februari 1938, vilken överlämnats till 1936 års trafikutredning, vänt sig mot praxis i fråga om bestämmande av högsta last för bilar i yrkesmässig trafik och därvid anført bland annat, att konsekvensen fordrade en enhetlig, efter bärande principer fastställd behandling i fråga om den tillåtna lasten för bilar i yrkesmässig trafik. Enligt förbundets mening borde inga andra omständigheter komma i betraktande än dels den belastning, för vilken vagnen vore byggd, dels ock vägarnas bärighet. Dessa synpunkter vore de enda, som beaktades i fråga om andra bilar än sådana, vilka skulle gå i yrkesmässig trafik. I en senare skrivelse den 30 juni 1938 till trafikutredningen har förbundet givit uttryck åt liknande synpunkter.

I rundskrivelse den 5 maj 1937 till överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser har chefen för kommunikationsdepartementet uttalat, att det vid handläggningen inom departementet av ärenden angående tillstånd till yrkesmässig trafik samt godkännande av bil för sådan trafik framgått, att de tillståndsgivande myndigheterna sins emellan tillämpat i viss mån olika principer i fråga om godkännande för yrkesmässig godsbefordran av bilar med större lastförmåga. Sålunda hade inom vissa län eller vissa städer en sträng behovsprövning föregått dylikt godkännande under det på andra håll ett mindre restriktivt förfarande tillämpats. Då de större bilarna i icke ringa utsträckning användes i fjärrtrafik, hade på grund av berörda förhållande vissa olägenheter bland annat med hänsyn till konkurrensen olika län och orter emellan uppkommit. I syfte att erhålla material för bedömande

av frågan om möjligheten att åstadkomma större enhetlighet inom landet i förevarande avseende anmodade departementschefen myndigheterna att, efter inhämtande i förekommande fall av erforderliga upplysningar från polismyndigheterna i respektive läns städer, inkomma med — förutom vissa statistiska uppgifter — redogörelse för de allmänna principer, som av vederbörande tillståndsgivande myndigheter tillämpades i fråga om godkännande för läns- eller stadstrafik av bilar med större lastförmåga än 3 000 kg.

Sedan samtliga myndigheter avgivit yttranden, har akten i ärendet för övervägande överlämnats till 1936 års trafikutredning.

Utredningen vill i korthet redogöra för de synpunkter på ifrågavarande spörsmål, som framförts av de hörda myndigheterna.

I allmänhet synes behovet av lastbilar med stor lastförmåga ha varit så väl tillgodosett, att myndigheterna iakttagit en viss återhållsamhet vid godkännande av dylika bilar. Emellertid har i Karlskrona den motsatta situationen inträffat, i det att behovet av bilar med stor lastförmåga icke kunnat tillgodoses enbart genom det enskilda initiativet. Poliskammaren i staden har därför sett sig föranlåten att vid meddelande av tillstånd avseende mer än två bilar ålägga sökanden att hålla viss eller visst antal bilar med en lastförmåga överstigande 2 500 kg.

Prövningen av ansökningar om godkännande av lastbilar med större lastförmåga än 3 000 kg har givetvis skett under hänsyn till beskaffenheten av gator, vägar och broar. Åtskilliga myndigheter ha vid avgörande av frågan, för vilken största last bilar skulle godkännas, tillmätt bestämmelserna om det högsta tillåtna hjultrycket å vägarna avgörande betydelse. Dessa myndigheter äro länsstyrelserna i Malmöhus, Jämtlands och Norrbottens län samt polismyndigheterna i Vaxholm, Malmö, Lund och Eslöv. På många håll har hänsynen till gatorna, vägarna och broarna samt bestämmelserna om högsta tillåtna hjultryck föranlett antingen föreskrifter om att de största lastbilarna finge med full last framföras endast å vissa gator och vägar eller ock andra inskränkningar i rätten att befara dessa. Så har exempelvis skett i fråga om Södermanlands, Örebro och Västmanlands läns landsbygd samt i Askersund och Köping.

I detta sammanhang kan antecknas, att magistraten i Västerås i samband med godkännande av bilar med större lastförmåga än 3 000 kg. föreskrivit skyldighet för tillståndshavare att ersätta de till följd av trafiken uppkomna skadorna.

Hänsynen till vägarna har särskilt kraftigt understrukits i de yttranden, som avgivits av länsstyrelserna i Värmlands och Västerbottens län. Förstnämnda länsstyrelse har sålunda uppgivit, att med hänsyn till den rätt rikliga förekomsten inom länet av vägar, färjor och broar, som endast med vissa inskränkningar finge befaras med motorfordon, utöfva av yrkesmäs-

sig godstrafik under hand meddelats, att länsstyrelsen endast i undantagsfall komme att medgiva lastkapacitetens höjning utöver 3 500 à 4 000 kg.

Länsstyrelsen i Västerbottens län, som fastställt den högsta tillåtna lasten till 2 500 kg, har anfört:

Anledningen till att länsstyrelsen ansett sig böra stanna vid en så jämförelsevis låg maximilast är att vägarna inom länet äro så smala att möten mellan lastautomobiler och andra fordon äro besvärliga. Lasten utgöres i regel av skrymmande gods, huvudsakligen virke, och antager därför ansenliga proportioner antingen på bredden eller på höjden. Föraren synes i allmänhet vid möten icke våga föra bilen ut på kanten av vägen utan håller sig envist mitt på vägen, med påföljd att den mötande icke sällan tvingas ned i diket. Därest högre lastkapacitet skulle medgivas, bleve förhållandena givetvis ännu besvärligare för de vägfärande. Härtill kommer att det visat sig omöjligt att förmå lastbilsförarne att iakttaga gällande hastighetsbestämmelser, varför slitningen på vägarna är onaturligt stor. Kostnaderna för vägunderhållet inom länet äro också höga, vilket måste tillskrivas främst lastautomobiltrafiken. Vid en ökning av lasten kan det förväntas en stegring av dessa kostnader.

Vissa myndigheter såsom överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Uppsala, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs och Västmanlands län ävensom vederbörande myndighet i Uppsala, Huskvarna, Halmstad, Kungsbacka, Trollhättan, Karlstad, Askersund och Västerås ha vid sin behandling av ärenden om godkännande av bil fäst bestämt avseende vid frågan, huruvida i det enskilda fallet behov förelegat att använda bil med särskilt stor lastförmåga. Vissa andra tillståndsgivande myndigheter hava icke ägnat samma uppmärksamhet åt denna omständighet.

Länsstyrelsen i Kronobergs län har tillämpat principen att för länstrafik icke godkänna bilar, vilkas lastförmåga överstigit den största last, som vederbörande tillståndshavare ägt rätt att framföra.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har uppgivit, att länsstyrelsen före mitten av år 1936 icke godkänt bilar för befordran av last överstigande 3 000 kg. Till närmare upplysning härom har länsstyrelsen anfört bland annat:

För att hindra uppkomsten av en osund konkurrens mellan trafikmedlen i länet beslöt länsstyrelsen i november 1933 att icke i länstrafik godkänna automobil eller automobil jämte släpvcagn för befordran av last överstigande 3 000 kg. Därigenom ansåg sig länsstyrelsen hava förebyggt, att trafikutövare med stationsort å länets landsbygd konkurrerade med järnvägar om transporter på långa avstånd, enär det ej skulle vara ekonomiskt fördelaktigt att för sådana transporter använda fordon, å vilka finge lastas högst 3 ton. Vidare förmenade länsstyrelsen sig hava skyddat bilåkarna sinsemellan genom nyssberörda föreskrift, enär en ökning av lastförmågan till 3 000 kg icke komme att verka därhän, att annan bilåkare bleve utan körning för sin bil eller finge vidkännas stark minskning i rörelsen. Detta skulle däremot enligt länsstyrelsens mening bliva följderna, om i trafiken godkändes så stor bil, att med den ensam kunde befordras last, för vars forsling förut behövts två eller flera automobiler. Enär 1936 års riksdag icke syntes hava samma mening om behovet av skydd för de äldre trafikmedlen som 1932 års riksdag och emedan Kungl. Maj:t upphävt före-

skrift av länsstyrelsen, som syftat till att förhindra godsbefordran i fjärrtrafik med stora automobiler, har länsstyrelsen sedan mitten av förra året (= 1936) icke tagit så stor hänsyn till järnvägarna som förut och slopat 3-tons bestämmelsen, sedan bilåkarna uttalat sig för en sådan åtgärd...

På senare tid hava framställningarna om tillstånd att i trafiken insätta stora bilar tilltagit i oroväckande grad. Kungl. Maj:ts resolutioner den 16 april 1937, genom vilka fastställts poliskammarens i Malmö beslut att i stadstrafik godkänna fyra bilar, vilka godkänts för 5 000, 4 610, 5 000 och 5 500 kg:s last, synes hava av bilåkarna i länet uppfattats såsom prejudicerande.

1936 års trafikutredning.

Enligt propositionen skulle tillstånd, såvitt ej anginge linjetrafik med omnibus, angiva det högsta antal personer, som skulle kunna med varje bil befordras. Av skäl, som anförts i tidigare sammanhang (§ 6), har någon dylik föreskrift icke upptagits i trafikutredningens förslag.

Enligt utredningens förslag skall i överensstämmelse med propositionen trafiktillstånd innefatta föreskrift om den största last, som skall kunna befordras med varje bil, varmed trafiken må bedrivas. Vid bestämmande av den högsta lasten vid godkännande av lastbilar hava de tillståndsgivande myndigheterna, såsom framgår av redogörelsen ovan, anlagt olika synpunkter.

Då vederbörande myndigheter hava att taga ställning till ifrågavarande spörsmål, böra de enligt trafikutredningens mening i synnerhet beakta beskaffenheten av vägar och gator inom det område, där trafiken kan förväntas komma att huvudsakligen bedrivas, samt behovet av större eller mindre lastbilar inom detta område.

Vad angår hänsynen till vägarnas beskaffenhet, torde länsstyrelse i stort sett bliva nödsakad att begränsa sin prövning till vägarna inom länet, då länsstyrelsen icke kan förväntas hava någon mera ingående kännedom om vägarna i de angränsande län, till vilka trafiken kan komma att utsträckas.

Vid hänsynstagande till vägarnas beskaffenhet böra särskilt vägarnas och icke minst broarnas bärighet och bredd samt allmänna beskaffenhet uppmärksammas. I detta sammanhang torde böra erinras om vissa föreskrifter i 1936 års vägtrafikstadga om högsta hjultryck och vagnsbredd. Enligt 23 § i stadgan får ej bil framföras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, då den tyngd, som uppbäres av det mest belastade hjulet, överstiger 2 000 kg, såframt icke annorlunda medgivits av länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, beträffande trafik inom stad, av polismyndigheten i staden. Det torde böra anmärkas, att det här är fråga om det faktiska hjultrycket och alltså icke det inregistrerade högsta hjultrycket, d. v. s. det teoretiskt största. Enligt samma paragraf får lastbil med större bredd än 210 cm ej framföras utan särskilt tillstånd. Dessa bestämmelser i

vägtrafikstadgan avse givetvis all trafik, oavsett om den är yrkesmässig eller privat.

Det är uppenbart, att vid beslut om storleken av den största last, som får föras å bilar i yrkesmässig trafik, stort avseende måste fästas vid dessa bestämmelser i vägtrafikstadgan. Därest vägarna inom ett län i betydande omfattning hava ringa bärighet och bredd, torde detta förhållande i vissa fall kunna anses utgöra ett giltigt skäl att vid meddelande av tillstånd i erforderlig utsträckning begränsa de i trafiken använda lastbilarnas högsta last eller föreskriva, att de större bilarna icke få över huvud taget eller endast med viss lägre last framföras å vissa av länets vägar. Den yrkesmässiga trafiken bör emellertid ej utan synnerligen starka skäl försättas i ett sämre läge än den privata trafiken. Genom 12 § vägtrafikstadgan hava vederbörande myndigheter erhållit möjlighet att skydda vägar mot skadlig eller eljest olämplig trafik. Enligt detta stadgande äger nämligen länsstyrelse samt polismyndighet i stad meddela erforderliga föreskrifter, om beträffande allmän väg erfordras förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken med avseende å bland annat fordon av visst slag, hjultryck eller bredd, last av viss beskaffenhet eller färdhastighet, eller om beträffande samtliga allmänna vägar inom visst tätbebyggt område eller del därav påkallas inskränkning i fråga om färdhastighet. Detta stadgande äger givetvis tillämpning å all trafik, vare sig densamma är av yrkesmässig eller privat natur.

Vid bestämmandet av den högsta tillåtna lasten måste givetvis viss hänsyn tagas till arten av det trafikbehov, som föranlett tillståndet. Har tillstånd meddelats för att tillgodose huvudsakligen behovet av tyngre transporter, såsom timmer eller grus, måste föreskriften om högsta tillåtna last rimligen anpassas härefter. Har däremot tillståndet motiverats av ett behov att öka antalet lastbilar i yrkesmässig trafik för körningar i allmänhet, torde behovsprövningen mera sällan leda till att en viss lastkapacitet skall anses särskilt önskvärd för den ifrågasatta trafiken. Behovet kan i allmänhet icke på dylikt sätt nyanseras. De tillståndsgivande myndigheterna torde inom vida gränser kunna tillfredsställa sökandens önskemål i fråga om högsta tillåtna last. Ur såväl nationalekonomisk som privatekonomisk synpunkt måste det anses vara av vikt att trafikmaterielen blir ordentligt utnyttjad.

Att av hänsyn till befarad konkurrens med andra trafikmedel begränsa den högsta tillåtna lasten synes i allmänhet ej vara påkallat. Tillståndet får ju över huvud taget ej lämnas, såvitt ej ett trafikbehov förefinnes. Frågan om konkurrens med bestående trafikföretag bör därför huvudsakligen beaktas vid avgörandet, huruvida trafik tillstånd skall meddelas eller ej.

Trafikutredningen anser sig slutligen böra framhålla, att en restriktiv politik i fråga om tunga lastbilar kan vara ägnad att väcka betänkligheter ur andra synpunkter, främst med hänsyn till landets försvar. Ur försvars-

synpunkt synes det nämligen vara av vikt, att ett ganska betydande antal tunga lastbilar finnas inom landet.

Biltrafiknämnden bör givetvis tillse, att enhetlighet i görligaste mån skapas på ifrågavarande område.

Övriga frågor. 1936 års trafikutredning har från länsstyrelserna infordrat formulär till de av dem i allmänhet använda resolutionerna vid meddelandet av tillstånd till linje- eller länstrafik för person- eller godsbefordran.

De av de olika länsstyrelserna använda tillståndsresolutionerna för samma trafikslag skilja sig avsevärt från varandra med hänsyn till graden av utförlighet. Somliga formulär äro mycket kortfattade och upptaga förutom själva tillståndet endast ett fåtal föreskrifter samt en allmän hänvisning till gällande trafikförfattningar och av myndigheten utfärdade bestämmelser, under det att andra formulär kunna innehålla ända upp till ett trettiotal detaljerade föreskrifter rörande trafikens bedrivande jämte utförliga erinringar om trafikutövares och förarens lagstadgade skyldigheter m. m.

Enligt ett betydande antal formulär godkännas de för trafiken avsedda bilarna i samband med tillståndets meddelande och genom samma resolution.

Sveriges droskbilägares riksförbund, Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund, Sveriges omnibusägares riksförbund och Sveriges trafikbilägares riksförbund hava i skrivelse den 8 februari 1938 till 1936 års trafikutredning hemställt, att utredningen måtte medverka till att i lagstiftningen införas en bestämmelse, att godkännande av bil för användning i yrkesmässig trafik skall ske genom särskild resolution samt att sådan resolution skall finnas för sökanden tillgänglig senast åtta dagar efter det ansökan inkommit. Såsom motivering för denna hemställan anföres bland annat:

Jämlikt § 27 mom. 4 motorfordonsförordningen skall automobil, som användes i yrkesmässig trafik, vara för sådant ändamål godkänd av den myndighet, som meddelat trafiktillståndet. Detta förhållande har föranlett vederbörande myndigheter, länsstyrelser och magistrater att utfärda trafiktillstånd å viss automobil på sådant sätt, att det vid utbyte av automobil även fordras utbyte eller förnyelse av trafiktillståndet. Förutom den kostnad en sådan anordning åsamkar dem det berör genom att ny resolution måste lösas på nytt för det redan innehavda trafiktillståndet varje gång utbyte av bil äger rum, fördröjer det även resolutionens utfärdande avsevärt längre tid än som borde behövas, bland annat därför att på sina håll ärendet kungöres som om det gällde ansökan om nytt trafiktillstånd. Vid mer än ett tillfälle har det sålunda hänt, att, då en trafikbilägare fått sin bil förstörd, det tagit månader innan han kunnat få en nyanskaffad bil godkänd och insatt i trafiken i den förstördas ställe. I många fall har det även hänt att denne, i valet emellan att låta sin verksamhet ligga nere

eller uppehålla densamma med en visserligen anmäld men icke genom resolution godkänd automobil, ändå tagit denna i bruk och fått böta därför . . .

Trafiktillståndet och den å detsamma brukade bilen böra därför vara två från varandra skilda begrepp. Det förstnämnda är ju utfärdat på viss person, innefattande tillstånd för denne att utöva yrkesmässig trafik, under det att bilen endast utgör det för brukande godkända redskapet. Det senare kan variera, medan däremot trafiktillståndet bör vara konstant.

Utbytet av för brukandet på visst trafiktillstånd godkänd automobil mot en annan bör sålunda kunna ske utan utbyte eller omskrivning av trafiktillståndet på så sätt, att om den nyanskaffade automobilen befinnes lämplig för sitt avsedda ändamål bevis härom utfärdas genom resolution, angivande att den är godkänd för brukande i yrkesmässig trafik av viss art.

Ett dylikt förfaringssätt, som för övrigt redan praktiserats på vissa håll, bland annat i Stockholm och Göteborg, skulle, förutom att det bleve enhetligt för hela landet, även medföra behövliga lättnader för dem det avser i form av mindre tidsutdräkt, besvär och kostnader vid utbyte av en bil mot en annan.

1936 års trafikutredning.

I anledning av den ovan omförmälda framställningen från vissa sammanlutningar av trafikutövare vill utredningen under hänvisning till den föreslagna författningstexten framhålla, att beslut om tillstånd icke böra formellt givas ett sådant innehåll, att för utbyte av fordon i trafiken alltid måste krävas nytt tillstånd. Utredningen har icke ansett sig kunna förorda något stadgande av innehåll, att resolution om godkännande av bil skall vara tillgänglig för sökanden inom viss tid från det ansökan inkommit. Utredningen förutsätter, att dessa ärenden handläggas med all den skyndsamhet, som deras natur i allmänhet kräver.

Frågan om bestämmande av stationsort har ansetts böra behandlas i § 13 i samband med spörsmålet om fastställande av lokalområden.

Lokalområden (trafikområden) m. m.

§ 13.

(Jämför 24 § 3 och 4 mom. och 25 § 1 mom. i 1930 års M. F. samt §§ 24 och 25 i propositionen nr 161/1936.)

Enligt 1930 års motorfordonsförordning utgöres trafikområdet vid stads- trafik av stad och vid länstrafik av visst län eller del därav.

Beteckningen trafikområde är givetvis ej tillfredsställande, då ett stads- eller länstrafiktillstånd medför rätt att — med vissa begränsningar i fråga om hämtning och returkörning — verkställa transporter inom hela riket.

Begreppet stadstrafik har fått sin nuvarande innebörd först i 1930 års förordning. Enligt § 15 i 1906 års förordning och § 18 i 1916 års förordning gällde särskilda bestämmelser om rätt att uthyra automobil allenast för

färd inom viss stad »eller närmaste omnejd». I 1923 års förordning förekom begreppet *lokaltrafik*, varmed (§ 24) förstods »yrkesmässig trafik inom viss stad eller å viss ort på landsbygden», och i 1930 års förordning har, såsom nyss nämnts, införts termen »stadstrafik» för att beteckna en *inom stad* bedriven yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linjetrafik.

Den grupp av yrkesmässig trafik, som icke inrymmes under begreppen linje- eller stadstrafik, har först i 1930 års förordning erhållit en särskild benämning, nämligen *länstrafik*.

1936 års trafikutredning har i skrivelse den 19 augusti 1938 till samtliga länsstyrelser anhållit om uppgift, vilken geografisk omfattning av länsstyrelserna lämnade länstrafiktillstånd i allmänhet gäves. Samtliga länsstyrelser med undantag för länsstyrelsen i Kopparbergs län hava i anledning härav uppgivit, att tillstånden i regel avsett länet och att endast i undantagsfall bestämts annan geografisk enhet, såsom t. ex. härad, tingslag, en eller flera socknar eller landsfiskalsdistrikt. Länsstyrelsen i Kalmar län har upplyst, att beträffande å Öland stationerade bilar tillstånden oftast begränsats till att avse ön. Länsstyrelsen i Älvsborgs län har vid meddelande av tillstånd till länstrafik med omnibus undantagslöst inskränkt tillstånden till att omfatta trafik inom ett eller flera härad eller å viss väg. Länsstyrelsen i Kopparbergs län har upplyst, att inom detta län meddelades numera icke länstrafiktillstånd för länets hela landsbygd utan dylika tillstånd begränsades i allmänhet, beträffande persontrafik till viss socken och i fråga om godstrafik till visst tingslag.

Frågan om ändringar med avseende å de sålunda stadgade trafikområdena har vid flera tillfällen varit föremål för uppmärksamhet.

Sålunda föreslog 1932 års trafikutredning i ett i december 1932 avgivet betänkande (ej tryckt), att de rättigheter, som dittills varit knutna till ett visst trafikområde, i stället skulle hänföras till viss stationsort, varmed åsyftades den geografiska enhet, vari bilens uppställningsplats ingick, såsom stad, köping, municipalsamhälle, kyrkby, hamnplats eller annat av länsstyrelsen fastställt område. Denna ändring skulle i stort sett innebära, att det system, som gällde för stadstrafiken, utsträcktes till att avse även länstrafiken. Härigenom inskränktes länstrafikutövarnas rätt att mottaga beställning utom stationsorten samt jämväl i vissa andra hänseenden.

I proposition nr 193 till 1933 års riksdag med förslag till vissa ändringar i motorfordonsförordningen anförde föredragande departementschefen, statsrådet Leo, beträffande detta trafikutredningens system bland annat följande (sid. 38 och 39):

Utredningsmännens förevarande förslag innebär, såsom av dem framhållits, ett genomförande av enhetliga bestämmelser för såväl stads- som länstrafik. Det

synes emellertid kunna ifrågasättas, huruvida förhållandena med avseende å dessa båda slag av trafik äro så likartade, att en dylik åtgärd är befogad. Man torde härutinnan, på sätt länsstyrelsen i Kopparbergs län framhållit, böra beakta den väsentliga fördel, som för dem, vilka utöva stadstrafik, ligger däri att de hava huvudparten av sin kundkrets inom ett begränsat område. Även om såsom stationsort för en automobil i länstrafik stundom kan anvisas en i detta hänseende någorlunda jämförlig ort — exempelvis en köping — skulle dock i regel stationsorten komma att utgöras av en plats, som icke inom sig rymmer mera än en mindre del av den kundkrets, på vars uppdrag om körning trafikutövaren skulle hava sin bärgning; det må erinras om ett par av de av utredningsmännen själva lämnade exemplen: en kyrkby, en hamnplats. Ehuru det icke torde kunna bestridas, att, på sätt utredningsmännen framhållit, länsstyrelsernas möjligheter att överblicka tillgången å och behovet av automobilkommunikationer å en viss ort eller inom en viss del av länet försvåras till följd av storleken av de anvisade trafikområdena, vill det med hänsyn till det anförda synas, att utredningsmännens förslag att i fråga om länstrafik städe knyta rätten att upptaga körning endast till stationsorten är ägnat att ingiva vissa betänkligheter . . .

I likhet med exempelvis järnvägsstyrelsen och länsstyrelsen i Kronobergs län vill jag för övrigt ifrågasätta, huruvida upphävandet av den rätt, som enligt gällande bestämmelser tillkommer länstrafikutövare att under färd inom trafikområdet upptaga passagerare eller gods, vore — så länge möjlighet till hämtning och returkörning förefinnes i den omfattning, som även enligt utredningsmännens förslag skulle vara fallet — av någon större praktisk betydelse med avseende å konkurrensen olika trafikföretag emellan eller beträffande prövningen av trafikbehovet. Å andra sidan torde, såsom länsstyrelsen i Västernorrlands län framhållit, berörda rätt vara av betydelse för allmänheten, särskilt i fråga om de vidsträckta norrländska länen.

De synpunkter, åt vilka jag här givit uttryck, synas mig tala för att motorfordonsförordningens bestämmelser om trafikområden icke lämpligen böra undergå någon förändring, innan det utredningsmännen givna uppdraget blivit i sin helhet slutfört. Att det inom ramen av dessa bestämmelser i förekommande fall fastställdes mindre trafikområden än nu i allmänhet är fallet, överensstämmer däremot med vad jag i det föregående anför.

På förslag av andra lagutskottet (utlåtande nr 31, sid. 17) anslöt sig riksdagen till departementschefens uppfattning, att bestämmelsen om fastställandet av ett trafikområde för länstrafik icke borde undergå någon förändring. Spörsmålet sammanhänge med det åt trafikutredningen lämnade utredningsuppdraget i dess helhet på sådant sätt, att resultatet av utredningen enligt riksdagens mening borde avvaktas, innan slutlig ståndpunkt till frågan om ändring av begreppet trafikområde intoges.

Enligt *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* skulle — i överensstämmelse med vad 1932 års utredning föreslagit i sitt år 1935 framlagda betänkande — trafikområdena slopas för persontrafikens del och trafikutövarens rättigheter i stort sett knytas till stationsorten (§ 24). Detta förslag synes hava av 1932 års utredning (sid. 190 och 191) närmast motive-rats med ett behov att för allmänheten säkerställa en relativt jämn fördel-

ning av tillgången på bilar inom ett visst område samt att skydda trafik-utövarna mot en ohejdad konkurrens inbördes.

I fråga om godstrafiken föreslogs i propositionen en uppdelning av trafiken i när- och fjärrtrafik. För detta förslag och dess förhistoria har utförligt redogjorts tidigare i detta betänkande under avdelningen »Inledning», till vilken redogörelse i detta sammanhang må hänvisas. Här må endast erinras om förslaget i propositionen (§ 25), att gods icke finge i när-godstrafik befordras utöver en viss transportlängd (närtrafikavstånd) inom ett för ändamålet fastställt område (närtrafikområde), att närtrafikområde skulle på lämpligt sätt avgränsas under iakttagande av att det i regel borde utgöra det handels- och transportområde inom ett län eller sammanhängande delar av flera län, till vilket stationsorten närmast vore att hänföra, samt att närtrafikavstånd eller avstånd från stationsort till närtrafikområdes gräns ej finge — utom i vissa delar av det inre Norrland — överstiga 100 km. Någon motsvarande minimigräns upptogs ej i förslaget.

Flertalet myndigheter och sammanslutningar, som yttrat sig över 1932 års utrednings förslag, hade motsatt sig en uppdelning av godstrafiken i när- och fjärrtrafik.

I fråga om utformningen av förslagen om närtrafikområdenas uppläggning anmärktes från många håll, att förslagen icke byggde på någon administrativ indelning, att de sannolikt i praktiken skulle leda till ett mycket stort antal trafikområden, samt att de skulle komma att erbjuda stora olägenheter ur kontrollsynpunkt.

I vissa remissvar framlades positiva förslag. Sålunda framhöll *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* bland annat:

Enligt styrelsens uppfattning bör vid bestämmandet av ett närgodsområdes omfattning ej allt för stor hänsyn tagas till stationsortens belägenhet, utan man bör eftersträva, att huvuddelen av tillstånden till närgodstrafik kommer att avse helt län eller ur trafiksynpunkt lämpligt avgränsad del av ett län (t. ex. Dalslandsdelen av Älvsborgs län). I samma trafikområde skulle på så sätt kunna finnas tillståndsinnehavare med olika stationsorter, dock vanligen belägna tillnärmelsevis centralt inom området. För närgodstrafiken i gränsområdena till dessa trafikdistrikt skulle dessutom lämnas särskilda tillstånd till bilägare med stationsorter på båda sidor om gränsen. Dessa senare närgodsområden torde vanligen icke bli så naturligt avgränsade som länsdistrikten, utan de få i detalj närmare utformas efter i varje särskilt fall rådande trafikbehov. Inom de större länen eller inom län, där bebyggelsen och järnvägsförhållandena äro sådana, att mindre närgodsområden prövas lämpliga, torde distriktsindelningen lämpligen kunna ske enligt liknande principer genom huvuddistriktens anslutning till vägdistriktsområden eller områden för vissa sockengrupper.

I skrivelse den 5 juli 1937 till Konungen, vilken överlämnats till 1936 års trafikutredning, har *Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund* framfört betänkligheter mot en uppdelning av godstrafiken efter avstånd.

I skrivelse den 9 september 1937 till 1936 års trafikutredning har *Sveriges trafikbilägares riksförbund m. fl.* ifrågasatt, att länsstyrelserna skulle få bemyndigande att, där så befundes lämpligt och erforderligt, avskilja köpingar och större samhällen som särskilda trafikområden för drosktrafiken.

I en annan framställning den 15 oktober 1937 har *Sveriges trafikbilägares riksförbund m. fl.* förordat, att länsstyrelserna efter förslag från länets ordercentral skulle äga rätt att fastställa mindre trafikområden, exempelvis vägdistriktet, och att dessa trafikområden vid behov finge jämkas med hänsyn till förändringar inom näringslivet.

I skrivelse den 30 juni 1938 till trafikutredningen har *Sveriges bilgodstransportörers riksförbund*, till vilket äro anslutna Göteborgs fjärråkareförening, Stockholms fjärråkareförening och Södra Sveriges fjärrtrafikbilägareförening, föreslagit en uppdelning av den yrkesmässiga godstrafiken i när- och fjärrtrafik efter vissa riktlinjer.

I detta sammanhang torde nedan intagen uppställning, visande länens areal och folkmängd samt vägdistriktens fördelning på de olika länen, vara av intresse. Siffrorna, som avse början av år 1938, äro hämtade ur Statistisk årsbok (tab. 2 och 6).

Länens genomsnittliga storlek utgör sålunda i Götaland (12 län) cirka 7 700 km², i Svealand (7 län) cirka 12 200 km² och i Norrland (5 län) cirka 52 400 km². Antal vägdistrikt per län utgör i genomsnitt i Götaland $6\frac{5}{6}$, i Svealand $5\frac{4}{7}$ och i Norrland $9\frac{4}{5}$.

1936 års trafikutredning.

Enligt gällande lagstiftning skiljer man som bekant på två slag av yrkesmässig beställningstrafik nämligen stadstrafik och länstrafik. Trafikområde är vid stadstrafik stad och vid länstrafik visst län eller del därav med undantag för städerna.

Länstrafiken bedrivs sålunda på länets landsbygd. Som regel hava de tillståndsgivande myndigheterna låtit ett läns hela landsbygd bli trafikområde, men stundom har man begränsat trafikområdet till att omfatta allenast viss eller vissa socknar, visst landsfiskalsdistrikt eller någon annan administrativt begränsad del av länet.

Beteckningen »länstrafik» synes i viss mån vara oegentlig, då den ej avser länets städer och stundom ej ens länets hela landsbygd. Benämningen »trafikområde» kan heller icke anses vara alldeles tillfredsställande, då ett tillstånd till länstrafik eller stadstrafik i själva verket medför rätt att — låt vara med vissa begränsningar — utföra transporter över hela riket.

Genom länens högst olika storlek får ett länstrafiktillstånd rent formellt ett annat och mindre innehåll i ett litet län än i ett stort. Från många

Län och vägdistrikt vid början av år 1938.

	Areal km ²	Folkmängd	Antal vägdistrikt
Stockholms stad	142,78	556 954	—
Stockholms län	7 733,76	273 702	4
Uppsala	5 332,56	138 726	4
Södermanlands	6 811,06	190 128	4
Östergötlands	11 049,94	312 181	9
Jönköpings	11 522,02	238 082	9
Kronobergs	9 909,56	152 941	6
Kalmar	11 540,02	230 230	6
Gotlands	3 159,78	58 066	2
Blekinge	3 038,67	145 067	4
Kristianstads	6 443,84	247 963	7
Malmöhus	4 847,06	523 407	11
Hallands	4 922,37	152 106	7
Göteborgs och Bohus	5 046,40	476 800	6
Älvsborgs	12 738,72	324 545	9
Skaraborgs	8 466,62	238 540	6
Värmlands	19 235,19	270 967	8
Örebro	9 224,01	219 800	6
Västmanlands	6 755,96	164 452	4
Kopparbergs	30 169,21	247 407	9
Gävleborgs	19 706,59	278 772	5
Västernorrlands	25 703,20	279 993	8
Jämtlands	51 714,92	136 763	9
Västerbottens	59 148,45	217 156	14
Norrbottens	105 520,29	209 974	13
4 sjöar	9 070,00	—	—
Hela riket	448 952,98	6 284 722	170

håll har gjorts gällande, att länen föga lämpa sig såsom trafikområden. Härvid har påpekats, att länsgränserna i ringa utsträckning anknyta sig till gränserna för relativt naturliga handels- och transportområden, varjämte framhållits, att tillståndet för en trafikutövare med stationsort nära länsgränsen i realiteten har ett mindre värde jämfört med tillstånd för trafikutövare med stationsorter belägna i eller i närheten av länets naturliga centrum.

Enligt propositionen till 1936 års riksdag skulle trafikområdena avskaffas för persontrafikens del. I fråga om godstrafik innebar förslaget som bekant en uppdelning av trafiken i när- och fjärrtrafik. Enligt propositionen skulle de nuvarande tillstånden till stads- och länstrafik för godsbefordran ersättas av tillstånd till trafik inom närtrafikområden, vars gränser icke skulle få i närtrafik överskridas. I princip skulle ingen skillnad göras mel-

lan det fall, att stationsorten vore stad, och det fall, att densamma vore belägen å landsbygden. Departementschefen ansåg emellertid erforderligt att göra en viss differentiering med hänsyn till stationsortens belägenhet i syfte att försvåra eller förhindra en osund konkurrens trafikutövarna emellan. Sålunda stadgades i förslaget (§ 26), att för närgodstransport uteslutande inom viss stad icke finge användas bil med stationsort utom staden, såvitt ej länsstyrelsen sådant medgivit. Däremot skulle i princip hinder icke möta för en landsbygdsåkare att hämta gods i staden och forsla detsamma till vilken annan plats som helst inom närtrafikområdet. Då i vissa fall motsvarande behov kunde föreligga att skydda landsbygdsåkarna mot stadsåkarna, intogs i förslaget den bestämmelsen, att länsstyrelse, när skäl därtill föreläge, ägde förordna, att inskränkning, som sålunda gällde i fråga om rätt till godsbefordran i stad, även skulle tillämpas inom annat samhälle eller beträffande visst område av länet.

Mot det i propositionen föreslagna systemet för bestämmande av närtrafikområdena erinrades från många håll, att det icke byggde på någon administrativ indelning, att det sannolikt i praktiken skulle leda till ett mycket stort antal trafikområden, samt att det skulle komma att erbjuda stora olägenheter ur kontrollsynpunkt.

Av skäl, som anförts i tidigare sammanhang, har trafikutredningen ansett sig icke kunna förorda godstrafikens uppdelning i när- och fjärrtrafik.

Trafikutredningen har kommit till den uppfattningen, att den nuvarande skillnaden mellan läns- och stadstrafik icke längre bör upprätthållas. Detta spörsmål sammanhänger givetvis med frågan om utformningen av trafikutövarnas rättigheter.

I fråga om persontrafik har utredningen — i överensstämmelse med propositionen — funnit övervägande skäl tala för att några särskilda trafikområden — utöver stationsorten — icke skola fastställas. Härigenom skapas principiell likställighet mellan trafikutövarna oberoende av stationsortens belägenhet. Utövarna av persontrafik hava — såsom närmare framgår av § 21 med motivering i detta betänkande — erhållit tämligen vittgående befogenheter.

Beträffande beställningstrafik för godsbefordran torde däremot alltjämt vissa trafikområden böra bestämmas.

Den nuvarande indelningen i läns- och stadstrafik medför otvivelaktigt en konstlad begränsning i fråga om lastbilarnas rörelsefrihet. För att neutralisera verkningarna av detta system med skilda trafikområden inom samma län, hava myndigheterna i stor omfattning lämnat tillstånd till såväl läns- som stadstrafik. Den i mitten av år 1937 verkställda försöksutredningen angående omfattningen av den yrkesmässiga trafiken gav sålunda vid handen, att 2 352 lastbilar finge användas i dylik kombinerad trafik.

Enligt trafikutredningens mening bör den nuvarande uppdelningen i stadstrafik och länstrafik slopas och mera enhetliga trafikområden för gods- trafikerna skapas, i allmänhet omfattande ett landsbygdsområde samt inom detsamma belägna städer.

Dessa områden, som äro bestämda med hänsyn till den mera lokala trafikens behov, anser trafikutredningen böra betecknas såsom »lokalområden».

Det är givetvis lämpligt och önskvärt, att dessa lokalområden anknytas till bestående administrativa gränser av något slag, varvid den nya vägdistriktsindelningen torde kunna komma till användning. Såsom ovan framhållits utgör antalet vägdistrikt per län i genomsnitt $6\frac{5}{6}$ i Götaland, $5\frac{4}{7}$ i Svealand och $9\frac{4}{5}$ i Norrland.

Lokalområdena torde i allmänhet kunna utgöras av ett antal vägdistrikt och städer och bestämmas med hänsyn till möjligen befintliga handels- och transportområden. Åtskilliga av de mindre länen synas kunna få utgöra ett lokalområde, under det att övriga län torde böra uppdelas på två eller flera lokalområden. I vissa fall torde det visa sig lämpligt att låta ett lokalområde bestå av delar av flera län. Enligt trafikutredningens mening böra emellertid länsgränserna i görligaste mån få utgöra skiljelinjer mellan olika lokalområden.

Lokalområdet skall i regel vara gemensamt för alla trafikutövare med stationsort inom detsamma.

Med den avfattning, trafikutredningen i § 22 givit bestämmelserna om godstrafikutövarnas rättigheter är givetvis frågan om lokalområdenas storlek icke tillnärmelsevis av samma vikt som spörsmålet om närtrafikområdenas utformning i propositionen.

Därest lokalområdena på sätt ovan ifrågasatts anknytas till vägdistriktsindelningen, synas påtagliga fördelar kunna vinnas. Genom att kombinera ett antal vägdistrikt torde en anslutning till naturliga handels- och transportområden, där sådana finnas, i viss utsträckning vara möjlig. Man har vidare förmånen att bygga på en bestående administrativ indelning, där gränserna i ej obetydlig utsträckning äro utmärkta på vägarna. Då trafikutövare med stationsort inom samma fasta lokalområde normalt erhålla detta lokalområde, blir antalet trafikdistrikt inom landet för godstrafiken mycket begränsat.

Genom denna begränsning av antalet lokalområden och genom anknytningen till en bestående, på de allmänna vägarna i viss omfattning utmärkt administrativ indelning skapas förutsättningar för en god kontroll.

Det ovan förordade systemet synes vidare väl ägnat att underlätta den behovsprövning, som alltid måste vara av en avgörande betydelse vid försöken att nå ordnade och stabiliserade förhållanden på transportmarknaden.

För vinnande av enhetlighet och med hänsyn till att de föreslagna lokalområdena i vissa fall torde komma att spränga länsgränserna synes det vara nödvändigt att låta trafikområdenas storlek bestämmas centralt, av biltrafiknämnden. Detta överensstämmer med 1936 års trafiksakkunnigas förslag rörande närtrafikområdena. 1932 års trafikutredning hade i förevarande hänseende föreslagit länsstyrelserna. Biltrafiknämnden skall givetvis utnyttja den speciella erfarenhet, som länsstyrelserna och trafikutövarnas organisationer besitta i hithörande frågor.

Det bör sålunda ankomma på statens biltrafiknämnd att efter länsstyrelsernas hörande och i övrigt erforderlig utredning indela riket i lokalområden.

Såsom ovan framhållits erbjuder detta system otvivelaktigt avsevärda fördelar. Det torde emellertid kunna tänkas, att vissa olägenheter skulle uppstå för sådana trafikutövere, vilka hava sin stationsort vid utkanten av ett lokalområde. Trafikutredningen har därför i sitt förslag öppnat möjlighet för biltrafiknämnden att med avvikelse från regeln bestämma personliga lokalområden. Utredningen har utformat detta stadgande på det sätt, att biltrafiknämnden äger, då med hänsyn till stationsortens belägenhet samt omständigheterna i övrigt så finnes lämpligt, med avvikelse från den allmänna indelningen i lokalområden bestämma särskilt lokalområde för viss trafikutövere eller viss grupp av trafikutövere. Enligt utredningens mening bör ett dylikt förordnande endast undantagsvis och på grund av synnerligen starka skäl meddelas.

Ansökan om särskilt lokalområde torde av praktiska skäl böra ingivas till den länsstyrelse, som äger meddela trafiktillstånd, d. v. s. till länsstyrelsen i det län, där stationsorten för den ifrågasatta trafiken är avsedd att förläggas. Därest länsstyrelsen anser, att trafiktillstånd över huvud taget ej bör meddelas, skall länsstyrelsen givetvis avslå ansökan om trafiktillstånd, varigenom framställningen om lokalområde får anses förfalla. Skulle länsstyrelsen däremot komma till den uppfattningen, att tillstånd till trafik bör givas vare sig för fast lokalområde eller för ett personligt område, bör länsstyrelsen med eget yttrande samt i övrigt erforderlig utredning översända ansökan om lokalområde till biltrafiknämnden. Sedan nämnden fattat sitt beslut i fråga om lokalområde, bör länsstyrelsen upptaga frågan om trafiktillstånd till slutlig prövning.

I anslutning till vad sålunda anförts vill utredningen framhålla, att då ökad stadga i förhållandena på transportmarknaden vunnits, den frågan bör bliva föremål för prövning, huruvida icke större lokalområden böra tillåtas för att möjliggöra ett effektivare utnyttjande av de i den yrkesmässiga godstrafiken använda bilarna.

Därest dylika enhetliga lokalområden skapas, torde det vara nödvändigt att lämna vissa föreskrifter för att förhindra en olämplig konkurrens mellan trafikutövarna. Utredningen har med hänsyn härtill i § 22

i sitt förslag upptagit stadgandet, att för godsbefordran uteslutande inom viss stad icke må användas bil med stationsort utom staden, där ej länsstyrelse sådant medgivit. Länsstyrelserna hava dessutom tillerkänts rätt att, då förhållandena därtill föranleda, förordna, att inskränkning, som sålunda skall gälla i fråga om rätt till godsbefordran inom stad, även skall tillämpas inom annat samhälle eller beträffande visst område inom länet. Dessa stadganden torde underlätta en smidig anpassning till systemet med enhetliga lokalområden. Trafikutredningen återkommer till dessa spörsmål vid behandlingen av frågan om godstrafikutövers rättigheter.

Med stationsort bör — såsom 1932 års utredning framhållit — förstås en geografisk enhet såsom stad, köping, municipalsamhälle, kyrkby, hamnplats eller annat av länsstyrelsen fastställt område. Hinder torde sålunda icke böra möta att exempelvis anvisa en mindre socken såsom stationsort.

Turlista för linjetrafik.

§ 14.

(Jämför 27 § 2 mom. i 1930 års M. F. och § 18 i propositionen nr 161/1936.)

I 1930 års *motorfordonsförordning* saknas bestämmelser om turlista för linjetrafik. Enligt 27 § 2 mom. skall emellertid tillstånd upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Länsstyrelserna ha i allmänhet brukat fastställa turlista för omnibustrafiken och ej sällan även för annan linjetrafik.

1932 års *trafikutredning* föreslog (§ 18), att tidtabell skulle av tillståndsmyndigheten fastställas för omnibustrafik mellan orter, belägna på större avstånd från varandra än 30 km, samt, där så befundes lämpligt, även för annan linjetrafik. Tillfälliga avvikelser från fastställd tidtabell skulle få äga rum efter medgivande av vederbörande polismyndighet.

I sin motivering till denna paragraf (sid. 181—183) anförde utredningen bland annat:

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

Ifråga om omnibustrafikens förmåga att tillgodose den trafikerande allmänhetens behov göra sig liknande synpunkter gällande. Tydligt är även med hän-

syn härtill en trafik med omnibuser, som icke kompletterar eller på lämpligt sätt ansluter sig till exempelvis förut befintliga järnvägs- eller omnibusturer, långt ifrån av samma värde som en trafik, i vilken detta är fallet . . .

Det torde böra anmärkas, att i sådant fall, då tidtabell fastställs i syfte att reglera konkurrens mellan olika linjetrafikföretag, som trafikera samma vägsträcka, det verksammaste medlet för detta ändamål ofta nog ligger i en fusion av företagen, därest sådan kan åvägbringas; och enligt vad som är oss bekant hava i flera län länsstyrelserna varit verksamma för att söka bringa sammanlutningar 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 överlätas åt de tillståndsbeviljande myndigheterna att vid tillämpningen av författningen i förevarande avseende förfara efter omständigheterna.

I *yttrandena* över trafikutredningens förslag gjordes flera erinringar mot vad sålunda föreslagits.

Länsstyrelserna i Örebro och Kristianstads län funno ej skäl föreligga för åtskillnaden i fråga om omnibustrafik mellan orter, belägna på större avstånd än 30 km från varandra, och annan omnibustrafik. *Svenska transportarbetareförbundet* framhöll, att tidtabell borde fastställas för all linjetrafik med omnibus. *Länsstyrelsen i Örebro län* ifrågasatte, huruvida järnväg, som bedreve omnibustrafik i samband med järnvägen, skulle behöva söka fastställelse å sådana ändringar av en gång fastställd tidtabell, vilka betingades av mindre ändringar av järnvägstidtabell och icke berörde antalet turer eller körhastigheten. Anmälan till länsstyrelsen om vidtagen förändring i tidtabellen torde vara tillfyllest. *Länsstyrelserna i Jönköpings och Malmöhus län* framhöll, att den tillståndsgivande myndigheten i stället för vederbörande polismyndighet skulle medgiva tillfälliga avvikelser från fastställd tidtabell. *Länsstyrelsen i Gotlands län* ifrågasatte, huruvida icke föreskrift borde meddelas om skyldighet för polismyndighet att till tillståndsmyndigheten översända avskrift av medgivande till avvikelse från fastställd tidtabell.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* upptogs en bestämmelse om tidtabell (§ 18) med följande avfattning:

Till efterrättelse för bedrivande av omnibustrafik samt, där så finnes lämpligt, jämväl för annan linjetrafiks bedrivande bör av tillståndsbeviljande myndighet i erforderlig omfattning fastställas tidtabell. Över av trafikutövaren ingivet förslag därtill böra, innan tabellen fastställs, representanter för övriga trafikföretag lämnas tillfälle att yttra sig i den utsträckning, som prövas lämplig.

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

Detta stadgande avsåg med avvikelse från trafikutredningens förslag all omnibustrafik. Även vissa andra jämkningar hade vidtagits. Någon motivering till de verkställda ändringarna i trafikutredningens förslag lämnades ej.

Vid 1936 års riksdag yrkades i två motioner (I: 338 och II: 679) sådan ändring i den föreslagna bestämmelsen, att även den fackorganisation, som i trafiken anställda förare tillhörde, skulle lämnas tillfälle att yttra sig över förslag till tidtabell.

I skrivelse den 10 januari 1938 till 1936 års trafikutredning har *Svenska transportarbetareförbundet* hemställt, att utredningen ville föreslå en sådan yttranderätt för förares fackorganisation, som ifrågasatts i de båda nyssnämnda motionerna. I skrivelsen framhålles bland annat, att de förare, som tjänstgjorde på linjerna, givetvis bäst kände till hur lång tid, som krävdes för avverkandet av en linjesträcka. Majoriteten av förarna vore numera organiserad, varför ett dylikt yttrande lämpligast kunde infordras från den fackförening, vilken förarna på linjen tillhörde.

1936 års trafikutredning.

Enligt utredningens mening bör ett stadgande om fastställande av tidtabell för linjetrafik upptagas i den ifrågasatta lagstiftningen.

I propositionen har i fråga om remissförfarandet allenast stadgats, att representanter för övriga trafikföretag skola under vissa omständigheter lämnas tillfälle att yttra sig över förslag till tidtabell. Enligt utredningens uppfattning bör denna bestämmelse erhålla ett mera allmänt innehåll. Då förhållandena därtill föranleda, bör, innan tidtabell fastställs, nödig utredning införskaffas. Den tillståndsgivande myndigheten kan sålunda, då så anses lämpligt, bereda andra trafikföretag, sammanslutning av förare, eller andra intresserade tillfälle att yttra sig över förslag till tidtabell.

Trafikutredningen har ansett sig böra upptaga det i propositionen föreslagna stadgandet, att tillfälliga avvikelser från fastställd tidtabell må äga rum efter medgivande av vederbörande polismyndighet. Utredningen anser, att polismyndigheten bör åläggas skyldighet att översända avskrift av sådant medgivande till den tillståndsgivande myndigheten. Härigenom beredes denna tillfälle att utöva kontroll över den trafik, varom här är fråga, samt över polismyndigheternas sätt att handhava rätten att lämna medgivanden. Däremot anser utredningen, att den i propositionen föreslagna bestämmelsen, att polismyndighetens beslut eller avskrift därav skall medföras å bilen, bör utgå. Detta stadgande torde i praktiken icke alltid kunna upprätthållas. Förhållandena torde nämligen många gånger gestalta sig på sådant sätt, att det blir erforderligt att per telefon inhämta med-

givande från polismyndigheten, varvid skriftlig bekräftelse härom kanske först en eller annan dag senare kan erhållas.

Stadgandet om rätt att efter polismyndighets medgivande göra tillfälliga avvikelser från tidtabell innefattar självfallet icke någon rätt för polismyndigheterna att tillåta avvikelser i sådan utsträckning, att i realiteten en beställningstrafik kommer till stånd. För att omöjliggöra en sådan tolkning torde böra föreskrivas, att medgivande endast får lämnas på grund av särskilda skäl.

Tillfälliga mindre avvikelser vid passning av tåg böra givetvis vara tillåtna. Enligt utredningens mening bör vid fastställande av tidtabell för dylika anslutningsförbindelser medgivas en efter förhållandena avpassad väntetid samt därav föranledda förskjutningar i tabellen.

Då benämningen turlista i stort sett vunnit hävd inom den yrkesmässiga trafiken, har utredningen ansett detta ord vara att föredraga i förordningen framför ordet tidtabell.

Samtrafik angående varutransporter.

Enligt § 19 i *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* kunde innehavare av rätt till linjetrafik, därest och i den mån det för underlättande av varutransporter funnes behöfligt och lämpligt, åläggas skyldighet att i samtrafik med annat trafikföretag ombesörja linjetrafik för godsbefordran mot ersättning enligt överenskommen eller i vederbörlig ordning fastställd taxa. Där anledning till meddelande av dylikt beslut förekom, borde enligt förslaget, efter det representanter för därav berörda trafikföretag lämnats tillfälle att yttra sig, trafikutövaren åläggas att inom viss tid inkomma med bevis, att överenskommelse om samtrafik träffats vid äventyr att trafikutövaren skulle vara underkastad beslut, som vederbörande myndighet kunde finna skäl meddela i ämnet. Beslutanderätten skulle tillkomma länsstyrelse i fråga om transporter i närgodslinjetrafik samt vägtrafikmyndigheten beträffande fjärrgodslinjetrafik.

Denna bestämmelse hade med en mindre formell jämkning hämtats från 1932 års trafikutrednings förslag, vari stadgandet närmare motiverats (sid. 111—116, 183—185).

Rörande syftet med och innebörden av den ifrågasatta rätten att förordna om samtrafik anförde utredningen bland annat (sid. 183 och 184):

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 trafikstad-

gan 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... 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 åläggas 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 befinnas 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 yttrandena över utredningens förslag anmärktes av *länsstyrelsen i Stockholms län*, att bestämmelserna borde gälla endast innehavare av tillstånd till godslinjetrafik, samt av *Sveriges omnibusägares riksförbund*, att de ifrågasatta tvångsföreskrifterna vore obefogade och onödiga. Riksförbundet framhöll senare i *skrivelse till andra lagutskottet* vid 1936 års riksdag, att stadgandet i varje fall ej borde äga tillämpning å företaget, som bedreve omnibustrafik.

I detta sammanhang torde några uppgifter om järnvägarnas biltrafik vara av intresse. I de av järnvägsstyrelsen utgivna »Järnvägsstatistiska meddelanden» har i nummer 2 för år 1938 lämnats en detaljerad statistik samt en redogörelse rörande *statens och enskilda järnvägars bilrörelse år 1937*. Av denna redogörelse torde följande böra återgivas:

Genom biltrafikens allt fastare sammanknytning med järnvägstrafiken har järnvägarnas transportorganisation under senare år kommit att betydligt utvidgas. I syfte att närmare belysa denna utveckling av transportväsendet har i »Järnvägsstatistiska meddelanden» fr. o. m. verksamhetsåret 1932 årligen pu-

blicerats en översikt av de olika järnvägarnas bilrörelse, utarbetad på grundval av till Järnvägsstyrelsens statistiska kontor avgivna uppgifter. Denna bilstatistik omfattar såväl den i järnvägarnas egen regi som genom dotterbolag bedrivna bilrörelsen. Beträffande statens järnvägar må framhållas, att den 116 km långa billinjen Övertorneå—Pajala, vilken i taxehänseende är inlemmad i järnvägsnätet, icke här medräknats...

Vid 1937 års slut omfattade den av järnvägarna bedrivna bilrörelsen en sammanlagd linjelängd av 16 016 km eller nära samma utsträckning som järnvägsnätets längd, 16 707 km. Av denna linjelängd hänförde sig 2 929 km till statens järnvägar och 13 087 km till enskilda järnvägar, varav 8 592 km i egen regi och 4 495 km genom dotterbolag. I jämförelse med år 1936 innebär detta en ökning av den trafikerade linjelängden med 3 571 km eller 28.7 procent. För enbart statens järnvägar utökades under verksamhetsåret 1937 den trafikerade linjelängden med 79.5 procent, medan motsvarande stegringstal för den av de enskilda järnvägarna i egen regi bedrivna bilrörelsen uppgick till 8.5 procent och genom dotterbolag till 55.2 procent... Huvudparten av billinjetrafiken hänför sig till persontrafik med omnibusar. Antalet bilkm av omnibusar utgjorde sålunda under år 1937 41.1 miljoner mot endast 1.6 miljoner av lastbilar. Antalet bilkm i linjetrafik fördelade sig med 8.1 miljoner på statens och 34.6 miljoner å enskilda järnvägar, varav 15.5 miljoner i egen regi och 19.1 miljoner genom dotterbolag. I jämförelse med år 1936 utgör ökningen i bilkm ej mindre än 14.6 miljoner eller 52 procent.

Fordonsparken omfattade vid 1937 års slut 1 081 bussar och bilar med tillhopa 31 763 sittplatser för personbefordran samt 235 lastbilar för godsbeordran, därav 48 för utkörning och avhämtning av gods. Lastbilarnas totala lastförmåga uppgick till 630 ton. Släpvagnarnas antal utgjorde 127, varav endast 3 för personbefordran. Enligt länsstyrelsernas bilregister funnos i riket vid 1937 års slut sammanlagt 4 558 omnibusar. Härav skulle sålunda i järnvägarnas bilrörelse finnas 1 032 eller 23 procent av samtliga.

Den av statens järnvägar och i enskilda järnvägars egen regi bedrivna bilrörelsen inbringade under redogörelseåret sammanlagt 9.32 miljoner kronor mot 7.01 miljoner år 1936. Då utgifterna, i vilka icke alltid andel av administrationskostnaderna inräknats, belöpte sig till 7.14 miljoner framgick ett driftöverskott av 2.18 miljoner. Efter avdrag av 1.43 miljoner kronor avsättning till förnyelsefond återstod ett överskott av 0.75 miljoner kronor motsvarande 5.2 procent av anläggningsskapitalet. I jämförelse med år 1936 ha inkomsterna och utgifterna stegrats med 33.0 procent, respektive 35.5 procent. Det i järnvägarnas bilrörelse investerade kapitalet uppgick vid slutet av år 1937 till sammanlagt 14.52 miljoner kronor, varav 6.71 miljoner hänförde sig till statens och 7.81 miljoner till de enskilda järnvägarnas bilrörelse i egen regi.

Utöver berörda billinjetrafik hava järnvägarna genom träffade överenskomelser ernått samarbete med ett billinjenät av omkring tiotusen km:s längd, varigenom försäljning av genomgående biljetter eller direktbefordran av gods från eller till järnväg till eller från ort å sistnämnda billinjenät möjliggjorts.

Sammanfattningsvis kan med stöd av ovan anförda data anföras, att den av järnvägarna i egen regi och genom dotterbolag bedrivna bilrörelsen alltfört befinns sig i snabb tillväxt såväl i fråga om linjelängd och materielutrustning som beträffande transportvolym och trafikintensitet, vilket bland annat finner sitt uttryck i den från år till år oavbrutna stegringen av antalet bilkm per fordon och antalet enkla turer per dag...

Av statens och enskilda järnvägar har utgivits en särskild »fortaxa», upptagande avgifter för godsforsling på vissa orter och linjer såväl från järnvägsstationen till mottagaren som från avsändaren till järnvägsstationen genom järnvägarnas försorg. Av fortaxan framgår, att hämtning och utkörning av gods är anordnad vid ett mycket stort antal järnvägsstationer. Transporterna, som huvudsakligen avse stycke gods, verkställas genom entreprenörer eller med järnvägens egna bilar.

Enligt Statistisk årsbok för år 1938 hade vid 1937 års början ej mindre än 3 433 av 3 637 koncessionerade busslinjer järnvägsförbindelse. Antalet järnvägsstationer med bussförbindelse utgjorde 1 371.

1936 års trafikutredning.

I propositionen hade stadgats möjlighet för vederbörande myndighet att ålägga innehavare av rätt till linjetrafik skyldighet att i samtrafik med annat trafikföretag ombesörja linjetrafik för godsbefordran.

Trafikutredningen har ansett sig icke böra upptaga någon dylik bestämmelse i sitt förslag. Stadgandet är uppenbarligen ensidigt, då någon motsvarande skyldighet icke ålagts järnvägs- eller sjöfartsföretag. Utvecklingen har otvivelaktigt gått i riktning mot ökat samförstånd och ökat samarbete mellan trafikföretag av olika slag. Det torde finnas anledning antaga, att strävandena på detta område skola fortsätta och i vidgad utsträckning giva resultat. Det torde därför vara lämpligt att avbida den fortsatta utvecklingen, då man på frivillighetens väg i stor omfattning torde kunna nå det samarbete, som man med ifrågavarande stadgande har åsyftat. Skulle ett dylikt samarbete mellan exempelvis järnvägar och biltrafikföretag ej komma till stånd i önskvärd utsträckning, torde man hava olika möjligheter att befrämja de allmänna intressen, som i förevarande hänseenden otvivelaktigt förefinnas. I sista hand återstår givetvis möjligheten att utfärda en bestämmelse med samma syftning som nu ifrågavarande paragraf i propositionen.

Delgivning av beslut angående trafik tillstånd.

§ 15.

(Jämför 27 § 3 mom. i 1930 års M. F. samt § 20 i propositionen nr 161/1936.)

Enligt 27 § 3 mom. i 1930 års *motorfordonsförordning* skall avskrift av länsstyrelses beslut, varigenom tillstånd till linjetrafik meddelats eller sådant tillstånd återkallats, tillställas vederbörande vägstyrelse och polismyndighet ävensom, där ej trafiken i sin helhet bedrives inom stads område, vederbörande statspolisavdelnings föreståndare. Om beslut rörande till-

stånd till linjetrafik skall meddelande intagas i tidning i orten; kostnaderna härför skola gäldas av sökanden. Avskrift av länsstyrelses beslut, varigenom tillstånd till länstrafik meddelats eller sådant tillstånd återkallats, skall tillställas polismyndigheten i den ort, varefter automobil, som användes i trafiken, har sin stationsort, ävensom föreståndaren för vederbörande statspolisavdelning. Beslut, varigenom tillstånd till stadstrafik meddelats eller sådant tillstånd återkallats, skall i avskrift tillställas vederbörande länsstyrelse. Dylikt beslut skall jämväl delgivas föreståndaren för vederbörande statspolisavdelning. Om meddelat trafiktillstånd, innefattande jämväl uppgift om den eller de bilar, som äro godkända för trafiken, så ock om härutinnan beslutade ändringar, skall länsstyrelse eller annan myndighet, som meddelat tillståndet, lämna vederbörande besiktningsman underrättelse.

Dessa stadganden fingo sin närmare utformning genom en Kungl. förordning den 14 juni 1933 (proposition nr 193; andra lagutskottets utlåtande nr 31).

De av 1932 års trafikutredning föreslagna bestämmelserna om delgivning (§ 20) innefattade vissa avvikelser från gällande stadganden samt givetvis den modifikation, som betingades av att vägtrafikmyndigheten tillkommit såsom tillståndsgivande myndighet. Utredningen, vars motivering rörande denna paragraf återfinnes å sid. 185 och 186 i betänkandet, föreslog, att den för närvarande stadgade skyldigheten för länsstyrelse att låta ombesörja intagande av beslut rörande tillstånd till linjetrafik i tidning i orten icke skulle bibehållas. Denna annonsering syntes nämligen icke tillgodose något väsentligt praktiskt intresse. Enligt utredningens mening torde redan den procedur, som enligt förslaget skulle iakttagas vid infordrandet av yttranden över ansökningar om tillstånd till linjetrafik, innebära tillräcklig garanti för tillgodoseende av det ändamål, som åsyftats med annonseringen, nämligen att göra förutvarande trafikutövare och andra intressenter uppmärksamma på att frågan om meddelande av nytt trafiktillstånd vore aktuell. Utredningen förordade däremot, att underrättelse om beslut om trafiktillstånd skulle intagas i länskungörelserna. Det kunde nämligen ur skilda synpunkter befinnas önskvärt såväl för de myndigheter eller tjänstemän, som hade att handlägga frågor om trafiktillstånd, som för andra intresserade att erhålla en lättillgänglig översikt över de beslut, som i förevarande avseende meddelats inom länen.

Utredningen erinrade slutligen om att det för närvarande saknades föreskrifter angående delgivning av beslut om trafiktillstånd i sådana fall, då beslutet efter besvär fattats av högre myndighet. Utredningen ansåg, att det kunde liksom hittills lämpligen överlämnas åt den myndighet, som hade att besluta över besvären, d. v. s. i regel Kungl. Maj:t, att i detta avseende förordna efter omständigheterna.

I yttrande över utredningens förslag hemställde *Svenska järnvägsföreningen*, att meddelade tillstånd även skulle kungöras i tidning. *Länsstyrelserna i Södermanlands, Älvsborgs och Örebro län* samt *poliskammaren i Hälsingborg* ansågo föreskriften om kungörande av beslut angående trafiktillstånd böra utgå.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* avfattades bestämmelsen om delgivning (§ 20) i huvudsaklig anslutning till utredningens förslag. Dock skulle även beslut om bifall till sådan ansökan, varom i § 14 vore fråga (utökning och utbyte av fordon m. m.) delgivnas. Enligt propositionen förelåg ej skyldighet att delgiva vägstyrelse. Någon motivering till dessa jämkningar lämnades icke.

Länsstyrelsen i Stockholms län har i skrivelse till Konungen den 27 december 1937, vilken framställning för övervägande överlämnats till 1936 års trafikutredning, ifrågasatt att slopa delgivningen med besiktningsman och härom närmare anfört bland annat:

Enligt övergångsbestämmelserna i 1936 års motorfordonsförordning skola i 1930 års motorfordonsförordning meddelade särskilda föreskrifter om yrkesmässig automobiltrafik tills vidare alltjämt gälla. På grund av denna föreskrift skola sålunda bestämmelserna i 27 § 3 mom. fjärde stycket, 29 a § 2 mom. och 27 § 5 mom. i 1930 års motorfordonsförordning, sådant sistnämnda författningsrum lyder enligt »kungl. kungörelsen» den 23 oktober 1936, vilken trätt i kraft den 1 januari 1937, lända till efterrättelse.

I § 10 förutvarande instruktionen för besiktningsmän för motorfordon den 3 oktober 1930 fanns föreskrivet skyldighet för besiktningsman att föra register över samtliga motorfordon i yrkesmässig trafik med hemort i tjänstgöringsdistriktet samt över samtliga automobiler, som användas i uthyrningsrörelse å ort inom distriktet. I registret skulle jämväl angivas dagen, före vilken efterbesiktning skulle verkställas. I gällande instruktion för besiktningsmän den 23 oktober 1936, enligt vilken förutvarande instruktion för besiktningsmän upphört, finnes icke skyldighet stadgad för besiktningsman att föra sådant register, ej heller har i annan ordning dylik skyldighet föreskrivits.

Sedan efterbesiktningsskyldigheten beträffande lastautomobiler i yrkesmässig trafik upphävt, och skyldighet för besiktningsman att föra nyss omnämmt register icke längre föreligger, synes i 27 § 3 mom. fjärde stycket 1930 års motorfordonsförordning stadgade underrättelseskyldighet icke hava något syfte att fylla ifråga om lastautomobiler i yrkesmässig trafik. Beträffande annan yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse är underrättelseskyldigheten av värde endast om besiktningsmannen av intresse för saken för ett register, som ger honom möjlighet att kontrollera fullgörande av efterbesiktningsskyldighet.

Det synes länsstyrelsen som om sagda bestämmelser kunde slopas. Härigenom komme länsstyrelserna att besparas icke ringa arbete, såsom avskrifter av beslut angående trafiktillstånd och godkännande av automobiler, kollationering, anteckningar i diaries, expediering och därmed sammanhängande besvär.

1936 års trafikutredning.

Förevarande paragraf i utredningens förslag har i stort sett samma sakliga innehåll som motsvarande stadgande i propositionen men har erhållit en i vissa avseenden ändrad avfattning. Frågan om delgivning av beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd har ansetts böra behandlas i § 20 i utredningens förslag. På skäl, som anförts av länsstyrelsen i Stockholms län, har skyldighet att underrätta vederbörande besiktningsman för motorfordon icke ansetts böra föreskrivas.

I överensstämmelse med propositionen har förordats, att underrättelse om beslut, som i paragrafen avses, skall genom länsstyrelsernas försorg intagas i länskungörelserna. Såsom närmare tolkning av detta stadgande torde böra framhållas, att underrättelse om beslut, varom här är fråga, skall såvitt angår linjetrafik intagas i länskungörelserna för län, där trafiken skall utövas eller bedrives, samt i fråga om beställningstrafik intagas i kungörelserna för län, som helt eller delvis skall utgöra eller utgör lokalområde för trafiken.

Om trafikregister.

§ 16.

(Jämför 27 § 3 mom. i 1930 års M. F. samt § 21 i propositionen nr 161/1936.)

Enligt 27 § 3 mom. sista stycket i 1930 års *motorfordonsförordning* skall länsstyrelse föra förteckning över de trafiktillstånd, som meddelats av länsstyrelsen eller polismyndigheten i stad inom länet. Förteckningen skall föras särskilt för de olika trafikslagen, d. v. s. linjetrafik, länstrafik och stadstrafik. Då trafiktillstånd återkallats, skall detta anmärkas i förteckningen.

Detta stadgande har tillkommit genom en Kungl. förordning den 14 juni 1933.

1932 års trafikutredning hade i ett (otryckt) betänkande av den 22 december 1932 föreslagit, att förteckning över gällande tillstånd till yrkesmässig trafik inom varje län skulle årligen genom länsstyrelsens försorg »föras och utgivas» enligt därom av Konungen meddelade bestämmelser.

I de yttranden, som avgåvos över nyssnämnda betänkande, vitsordades i allmänhet behovet av förteckning över de tillstånd till yrkesmässig trafik, som av länsstyrelserna meddelades, och invändning restes ej mot förslaget att i denna förteckning upptaga jämväl de trafiktillstånd, som meddelades av polismyndighet i stad. Däremot avstyrkte det övervägande antalet länsstyrelser förslaget att årligen upprätta och publicera förteckning över samtliga tillstånd till yrkesmässig trafik.

Genom proposition nr 193 begärdes *1933 års riksdags* yttrande över bland annat det förslag rörande 27 § 3 mom., som sedermera genom den ovan omnämnda förordningen av den 14 juni 1933 upptogs i 1930 års motorfordonsförordning. I propositionen uttalade (sid. 58) föredragande departementschefen, statsrådet Leo, att han i likhet med flertalet länsstyrelser ansett sig icke kunna biträda utredningens förslag, att särskild förteckning över gällande trafiktillstånd skulle årligen upprättas och utgivas.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* upptogs i § 21 vissa bestämmelser om skyldighet för länsstyrelserna och vägtrafikmyndigheten att föra förteckningar respektive register över innehavare av trafiktillstånd m. m. Denna paragraf, som i sak överensstämde med vad 1932 års utredning i sådant hänseende föreslagit, hade följande lydelse:

Länsstyrelse skall föra förteckning dels över innehavare av tillstånd till yrkesmässig 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 yrkesmässig trafik använda automobil återkallats eller på viss tid indragits, skall detta i vederbörande 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 yrkesmässig trafik använda automobiler i riket dels ock angående trafik, som bedrivs jämlikt trafiktillstånd, meddelade av förstnämnda myndighet.

1932 års utredning, som tämligen utförligt kommenterat ifrågavarande föreskrifter (sid. 186—189), framhöll, att särskilda bestämmelser torde bli erforderliga för att förhindra, att bilar, som med vederbörligt tillstånd kunde samtidigt användas i flera slag av trafik (t. ex. linje- och beställningstrafik), redovisades utan att nämnda förhållande angåves, ävensom för åstadkommande av sådan enhetlighet i förteckningarna, att uppgifter därom kunde sammanföras, i den mån så ansåges erforderligt.

I fråga om förslaget, att ett sammandrag av de hos länsstyrelserna förda förteckningarna skulle årligen intagas i länskungörelserna, erinrade utredningen om sitt år 1932 framlagda förslag om skyldighet för länsstyrelse att årligen publicera förteckning över samtliga tillstånd till yrkesmässig trafik samt om de anmärkningar, som framförts mot detsamma. De sakkunniga anförde därefter bland annat:

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 . . .

På grund av vad i ärendet förekommit hava vi funnit behovet och nyttan 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.

I yttranden över trafikutredningens förslag förklarade *länsstyrelserna i Jönköpings, Älvsborgs, Kristianstads och Örebro län* samt *polismästaren i Stockholm*, att föreskriften om kungörande av sammandraget av förteckningen borde utgå. Förutom kostnadssynpunkter åberopades därför, att förteckningen rätt fort torde bliva ganska otillförlitlig, enär såväl linjesom beställningstrafiken vore underkastad ständiga förändringar.

1936 års trafikutredning.

Utredningen anser sig böra tillstyrka ett stadgande om skyldighet för länsstyrelser och biltrafiknämnden att föra vissa förteckningar rörande den yrkesmässiga trafiken. Utredningen kan i stort sett ansluta sig till förslaget härom i propositionen.

Den i propositionen föreslagna föreskriften om kungörande varje år av ett sammandrag av länsförteckningarna har icke upptagits i utredningens förslag. Enligt utredningens mening föreligger inte något större praktiskt behov av en dylik publicering.

Hos biltrafiknämnden bör föras register dels över innehavare av tillstånd till linjetrafik för godsbefordran, dels ock över bilar i sådan trafik.

Trafikutredningen har — med avvikelse från propositionen — icke ansett sig böra föreslå skyldighet för biltrafiknämnden att föra sammanfattande register över samtliga i yrkesmässig trafik använda bilar i riket. En dylik registreringskyldighet skulle sannolikt för nämnden medföra en betydande arbetsböda. Utredningen förutsätter, att de av länsstyrelserna till nämnden årligen avlämnade uppgifterna äro så fylliga och så uppställda, att de göra det möjligt för nämnden att erhålla en snabb överblick över den i yrkesmässig trafik i landet använda bilparken.

I propositionen har föreskrivits, att anteckning skall göras i förteckning vid återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd eller medgivande att för yrkesmässig trafik använda bil, men enligt trafikutredningens mening torde sådan skyldighet lämpligen böra stadgas i de tillämpningsbestämmelser i anledning av förevarande paragraf, som Kungl. Maj:t torde komma att utfärda. Om ett stadgande av sådant innehåll anses böra upptagas i paragrafen, synes en motsvarande skyldighet böra åläggas biltrafiknämnden beträffande linjetrafik för godsbefordran.

Under beaktande av ovan anförda synpunkter har förevarande paragraf utformats.

Om trafiktillstånds giltighetstid m. m.

Giltighetstid.

§ 17.

(Jämför § 22 mom. 1 i propositionen nr 161/1936.)

I 1930 års motorfordonsförordning saknas föreskrift om den tid, under vilken ett beviljat trafiktillstånd normalt skall gälla. Åt de tillståndsgivande myndigheterna har helt och hållet lämnats att bestämma denna tid. Tillstånden bruka i allmänhet förklaras gälla tills vidare.

Enligt 1932 års trafikutrednings förslag (§ 22 mom. 1) skulle, därest ej särskilda omständigheter till annat föranledde, trafiktillstånd meddelas allenast tills vidare och för begränsad tid, högst fem år i sänder. Rätt till fortsatt utövande av linjetrafik, som utan anmärkning bedrivits under minst en sådan period, finge dock beviljas för högst tio år.

Såsom motivering härför anfördes bland annat (sid. 131 och 132):

För tillståndshavaren försvåras möjlighet till kalkyler och anordningar på längre sikt genom att han icke kan räkna med någon viss tid såsom normalt 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. dyl. 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 trafik tillstånd 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 trafik tillstånd medgivas; och har denna tid ansetts kunna sättas till den dubbla av den nyss angivna maximigränsen eller till tio år.

Den föreslagna tidsbegränsningen avstyrktes av åtskilliga myndigheter liksom även av olika sammanslutningar av trafikutövare eller förare. Till stöd härför anfördes bland annat, att tillståndets meddelande för visst antal år åt gången skulle, särskilt för personlinjetrafiken med dess i regel betydande anläggningskapital, verka hindrande på trafikens utveckling, vartill komme, att mot slutet av varje period nyanskaffning och underhåll sannolikt så vitt möjligt skulle komma att uppskjutas. Då förslaget bibehölle den i gällande lagstiftning intagna bestämmelsen, att trafik tillstånd kunde återkallas, när anledning därtill föreläge, syntes den föreslagna tidsbegränsningen vara överflödig. Det vore mindre tilltalande att åsamka tillståndshavarna kostnader och polismyndigheter, trafikföretag och sammanslutningar av trafikutövare besvär, eftersom vägran att förnya trafik tillstånd endast undantagsvis kunde ifrågakomma.

Även 1936 års trafik sakkunniga framhöllo (sid. 48), att bestämmelsen om begränsning av trafik tillståndets giltighet borde bortfalla.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* uttalade (sid. 74) föredragande departementschefen, att han ansett stadgandet om tidsbegränsning böra utgå. Enligt *propositionen* (§ 22 mom. 1) skulle trafik tillstånd, så vitt ej särskilda omständigheter till annat föranledde, meddelas att gälla tills vidare, därest tillståndet ej med stöd av § 15 begränsades till viss kortare tid.

I *utländsk lagstiftning* förekomma ofta föreskrifter om begränsning av tillståndstiden.

Enligt 1926 års *norska lag* ges tillstånd till linjetrafik på bestämd tid och för beställningstrafik tills vidare.

I *Finland* skall enligt 1937 års lag tillstånd ges för högst fem år såväl i fråga om linjetrafik som beställningstrafik.

Enligt 1935 och 1936 års *tyska lagstiftning* om fjärrgodstrafik meddelas trafik tillstånd på viss tid. Giltighetstiden skall så bestämmas, att företagaren inom

denna tidrymd kan amortera anläggningsskapitalet. Tiden skall uppgå till minst åtta år. Även i fråga om persontrafiken äro tillstånden tidsbegränsade.

Enligt 1936 års *belgiska* lagstiftning om godstrafik gälla tillstånden för högst fem år.

1936 års trafikutredning.

I överensstämmelse med vad i propositionen föreslagits anser trafikutredningen, att tillstånd i allmänhet skola förklaras gälla tills vidare och icke för viss tid.

Överflyttning av trafik tillstånd; förhållandena vid tillståndshavares död och konkurs.

§§ 18 och 19.

(Jämför § 22 mom. 2 i propositionen nr 161/1936.)

I 1930 års *motorfordonsförordning* finnas inga bestämmelser om överlåtelse av trafik tillstånd eller om reglering av rättsförhållandena vid tillståndshavares död. Utan medgivande av tillståndsmyndighet kan trafik ej få vare sig överlåtas eller utövas av dödsbo.

1932 års *trafikutredning* upptog i sitt författningsförslag ett stadgande (§ 22 mom. 2) om rätt för dödsbo att under vissa förutsättningar och under viss tid fortsätta en avliden tillståndshavares rörelse. Syftet med bestämmelsen var, såsom framgår av de sakkunnigas motivering (sid. 133), att å ena sidan för allmänheten trygga fortbeståndet av trafik, som vore inrättad till dess betjänande, och å andra sidan medgiva dödsbo skälig tid att söka få tillståndet på sig överlåtet eller avveckla rörelsen.

Det föreslagna stadgandet innebar, att rörelse efter tillståndshavarens död skulle få fortsättas av dödsboet under en tid av sex månader. Dödsboet skulle emellertid vara pliktigt att inom en månad från dödsfallet hos tillståndsmyndigheten anmäla föreståndare för rörelsen.

I yttranden över utredningens förslag uttalade bland andra *länsstyrelserna i Jönköpings och Örebro län* samt *Sveriges omnibusägares riksförbund*, att den föreslagna fristen av sex månader vore för kort. Från flera håll framhölls även, att tiden för anmälan av föreståndare borde utsträckas. *Sveriges droskbilägares riksförbund* förordade, att i förordningen infördes ett stadgande av innehåll, att son, som arbetade i sin faders eller moders trafik, skulle ha rätt att vid deras död övertaga rörelsen, därest han befunnes lämplig såsom trafikutövare.

1936 års *trafiksakkunniga* uttalade (sid. 48), att de ansågo sig icke kunna tills vidare förorda mera vittgående bestämmelser än de av trafikutredningen föreslagna i detta ämne. De förklarade sig härvid dock förutsätta,

att, då i anledning av dödsfall fråga om meddelande av nytt trafiktillstånd uppkomme, all den hänsyn till stärbhuset borde tagas, som vore förenlig med allmänna intressen.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* upptogs i nära överensstämmelse med 1932 års utrednings förslag följande stadgande (§ 22 mom. 2):

Avlider den, som efter vederbörligt tillstånd bedriver yrkesmässig trafik, må rörelsen för dödsboets räkning fortsättas under tid av högst sex månader efter dödsfallet; dock att dödsboet 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, och har i senare fall dödsboet icke inom viss av myndigheten fastställd kort tid anmält annan person, som av myndigheten kan för ändamålet godkännas, anses trafiktillståndet hava upphört den dag, tiden för anmälningsskyldigheten gick till ända eller beslut i frågan meddelades.

Vid *1936 års riksdag* anmärktes i en motion (II: 724), att bestämmelsen om rörelsens avveckling inom sex månader från dödsfallet vore fullständigt orimlig.

Till 1936 års trafikutredning ha inkommit ett flertal framställningar som röra spörsmålen om förhållandena vid tillståndshavares död och överflyttning av trafiktillstånd.

Sålunda ha i en den 9 september 1937 daterad skrift *Sveriges trafikbilägares riksförbund* och *Sveriges droskbilägares riksförbund* med instämmande av *Sveriges omnibusägares riksförbund* anhållit, att trafikutredningen måtte medverka till att i en blivande förordning införas tydliga och klara bestämmelser, som tillförsäkra avliden tillståndsinnehavares familjemedlemmar arvsrätt till den av den avlidne i livstiden bedrivna rörelsen, samt att i förordningen även intages stadgande om rätt att överlåta trafikrörelse till annan, av myndigheterna godkänd person.

Sveriges bilgodstransportörers riksförbund har i skrivelse den 30 juni 1938 uttalat sig för bland annat företrädesrätt för en trafikutövers dödsbodelägare att fortsätta trafiken.

Vidare hava *Stockholms automobilförefackförening* och *Svenska droskbilägareförbundet* i skrivelser den 14 respektive den 15 september 1938 i anledning av vissa, av överståthållarämbetet meddelade beslut, varom nedan närmare förmäles, redogjort för sina synpunkter på tillståndsfrågorna i anledning av droskägares frånfälle.

I syfte att få de ömtåliga och svårlösta spörsmål, varom i detta sammanhang är fråga, bättre belysta har 1936 års trafikutredning i skrivelse den 5 november 1937 till överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser samt poliskamrarna i Göteborg, Malmö, Norrköping och Hälsingborg anhållit

om vissa statistiska uppgifter samt en kortfattad redogörelse rörande myndigheternas inställning till och behandling av dels ansökningar om tillstånd i anledning av överlåtelse av trafikrörelse utan samband med tillståndshavares död och dels ansökningar från dödsbodelägare att få fortsätta eller överlåta rörelse efter trafikutövers död. Utredningen har därvid uttalat sitt intresse att få del av myndigheternas uppfattning om lämpligheten att i en blivande författning om yrkesmässig trafik upptaga bestämmelser i nu ifrågakvarande ämnen.

De i anledning härav inkomna statistiska uppgifterna återfinnas i nedan intagna tabeller.

Länstrafik och linjetrafik.

A) Under första halvåret 1937 slutbehandlade ansökningar om överlåtelse av trafiktillstånd utan samband med tillståndshavares död.

Myndighet	Länstrafik		Linjetrafik		Summa ansökningar	Därav bifallna helt eller delvis
	Antal ansökningar	Därav bifallna helt eller delvis	Antal ansökningar	Därav bifallna helt eller delvis		
Ö. Ä.	Förekommer ej.		—	—	—	—
<i>Länsstyrelsen i:</i>						
Stockholms län	12	11	—	—	12	11
Uppsala län	13	13	3	3	16	16
Södermanlands län	21	19	2	2	23	21
Östergötlands län	36	36	2	2	36 ¹	36
Jönköpings län	21	19	4	4	25	23
Kronobergs län	21	21	—	—	21	21
Kalmar län	32	30	1	1	33	31
Gotlands län	6	6	—	—	6	6
Blekinge län	22	22	—	—	22	22
Kristianstads län	27	27	—	—	27	27
Malmöhus län	31	30	1	1	32	31
Hallands län	15	15	1	1	16	16
Göteborgs och Bohus län ..	8	8	1	1	9	9
Älvsborgs län	46	45	2	2	48	47
Skaraborgs län	35	35	2	2	37	37
Värmlands län	20 ²	20	—	—	20	20
Örebro län	13	13	1	1	13 ³	13
Västmanlands län	19	19	3	3	22	22
Kopparbergs län	23	23	4	4	27	27
Gävleborgs län	39	36	1	1	40	37
Västernorrlands län	25	24	7	7	32	31
Jämtlands län	17	14	1	1	18	15
Västerbottens län	30 ⁴	27	7	7	37	34
Norrbotens län	15	12	2	2	17	14
Summa	547	525	45	45	589	567

¹ 2 ansökningar avsågo såväl läns- som linjetrafik.

² En icke fullföljd ansökan, vilken avslagits, har här ej medtagits.

³ 1 ansökan avsåg såväl läns- som linjetrafik.

⁴ En icke fullföljd ansökan, vilken avskrivits, har här ej medtagits.

B) Under första halvåret 1937 slutbehandlade ansökningar från dödsbodelägare att få fortsätta eller överlåta rörelse efter tillståndshavares död.

Myndighet	Länstrafik		Linjetrafik		Summa ansökningar	Därav bifallna helt eller delvis
	Antal ansökningar	Därav bifallna helt eller delvis	Antal ansökningar	Därav bifallna helt eller delvis		
Ö. Ä.	Förekommer ej.		—	—	—	—
<i>Länsstyrelsen i:</i>						
Stockholms län	1	1	—	—	1	1
Uppsala län	—	—	—	—	—	—
Södermanlands län	1	—	—	—	1	—
Östergötlands län	—	—	—	—	—	—
Jönköpings län	—	—	—	—	—	—
Kronobergs län	1	1	—	—	1	1
Kalmar län	2	2	—	—	2	2
Gotlands län	1	1	—	—	1	1
Blekinge län	—	—	—	—	—	—
Kristianstads län	—	—	—	—	—	—
Malmöhus län	2	1	—	—	2	1
Hallands län	—	—	—	—	—	—
Göteborgs och Bohus län ..	1	1	—	—	1	1
Älvsborgs län	4	4	—	—	4	4
Skaraborgs län	1	1	—	—	1	1
Värmlands län	6	6	—	—	6	6
Örebro län	2	2	—	—	2	2
Västmanlands län	1	1	—	—	1	1
Kopparbergs län	5	5	—	—	5	5
Gävleborgs län	1	1	1	1	2	2
Västernorrlands län	—	—	1	1	1	1
Jämtlands län	4	4	—	—	4	4
Västerbottens län	1	1	—	—	1	1
Norrbottnens län	—	—	—	—	—	—
Summa	34	32	2	2	36	34

Stadstrafik.

Myndighet	Under första halvåret 1937 slutbehandlade ansökningar om överlåtelse av trafikstillstånd utan samband med tillståndshavares död		Under första halvåret 1937 slutbehandlade ansökningar från dödsbodelägare att få fortsätta eller överlåta rörelse efter tillståndshavares död	
	Antal ansökningar	Därav bifallna helt eller delvis	Antal ansökningar	Därav bifallna helt eller delvis
Ö. Ä.	1	—	16	15
<i>Poliskammaren i:</i>				
Göteborg	17	17	—	—
Malmö	10	10	1	1
Norrköping	11	11	—	—
Hälsingborg	1	1	2	2
Summa	40	39	19	18

Trafikutredningen övergår härefter till att lämna en kortfattad redogörelse för yttrandenas innehåll.

Av de statistiska uppgifterna och myndigheternas uttalanden framgår, att ärenden om övertagande av trafiktillstånd med eller utan samband med tillståndshavares död i allmänhet blivit föremål för en synnerligen välvillig behandling från tillståndsmyndigheternas sida.

Länsstyrelserna synas i allmänhet ha ansett skäl för avslag föreligga endast därest vederbörande sökande varit i personligt eller ekonomiskt hänseende olämplig eller behov av rörelsens fortsättande ej befunnits föreligga. Åtskilliga myndigheter ha framhållit, att det måste anses billigt, att en trafikutövare och dennes dödsbo få draga nytta av den goodwill, som ett upparbetat företag representerar. I Stockholm ha emellertid äldre chaufförer ansetts böra ha företrädesrätt till droskrättigheter. För denna praxis redogöres närmare nedan.

Vad först angår *prövningen av behovet av trafiken och sökandens lämplighet* synas ifrågavarande ärenden i allmänhet ha underkastats samma utredningsförfarande, som tillämpas vid ansökningar om helt nytt tillstånd. Så har uttryckligen uppgivits av tio länsstyrelser. På vissa håll — särskilt i Stockholms, Skaraborgs och Västerbottens län — har remissförfarandet och behovsprövningen inskränkts.

Undersökning av den tillämnade trafikutövarens lämplighet har alltid ägt rum.

Länsstyrelserna i Gotlands och Örebro län ha upplyst, att de, då de bifallit en framställning om överlåtelse av ett trafiktillstånd, icke återkallat de för överlåtarna gällande tillstånden, förrän de nya tillstånden efter besvärstidens utgång kunnat utövas.

Behovet av lagstiftning på ifrågavarande område har från flertalet håll vitsordats. Däremot råda tämligen delade meningar om omfattningen och arten av denna lagstiftning.

Vissa myndigheter synas önska en lagstiftning av vidsträckt karaktär. Sålunda har överståthållarämbetet framhållit, att det måste anses önskvärt att genom lagstiftning reglera icke blott dödsbodelägares rätt att fortsätta avliden tillståndshavares rörelse utan även rätten för tillståndshavare eller dennes dödsbo att överflytta rörelsen. Enligt länsstyrelsen i Jönköpings län måste det med hänsyn till det ekonomiska värde, ett trafiktillstånd alltid har för dess utövare, anses som ett allmänt önskemål, att hithörande frågor regleras i en blivande författning. Även länsstyrelsen i Jämtlands län synes uttala sig i sådan riktning. Enligt poliskammaren i Göteborg skulle lagbestämmelser rörande riktlinjerna för överlåtande av trafiktillstånd skapa en väsentlig trygghetskänsla för trafikutövarna och deras rättsinnehavare. Länsstyrelsen i Kopparbergs län har framhållit, att då trafiktillstånd uppenbarligen — trots deras högst personliga karaktär — syntes

hava i den ekonomiska samfärdseln utvecklats till vanliga förmögenhetsobjekt, överlåtelse av desamma rättvisligen icke borde hindras, vare sig överlåtelsen skedde genom arv eller annat fång. Närmare bestämmelser därom borde enligt länsstyrelsens mening nog lämpligast intagas i förordningen. Länsstyrelsen i Gävleborgs län har under förutsättning, att ny innehavare kunde av länsstyrelsen godkännas, förklarat sig ej ha något att i huvudsak erinra mot ett av magistraten i Hudiksvall framfört förslag, att dödsbo skulle tillförsäkras rätt att efter framställning hos vederbörande myndighet fortsätta rörelsen samt överlåta densamma till av myndigheten godkänd person samt att ansökan därom ej finge avslås, därest icke synnerligen tvingande skäl härför föreläge. Poliskammaren i Malmö har förordat ett stadgande om rätt för dödsbodelägare, därest denne av tillståndsmyndigheten finnes lämplig och trafiken kan anses behövlig i fortsättningen med hänsyn till andra trafikföretag, att före annan sökande få övertaga och för egen räkning utöva trafikrörelsen. Även länsstyrelsen i Värmlands län har framhållit lämpligheten av att i en blivande författning upptaga uttryckliga stadganden om meddelande av trafiktillstånd för dödsbodelägare. Länsstyrelsen har därvid framhållit, att det med hänsyn till det ekonomiska och juridiska ansvar, som åvilade trafikutövare, borde uttryckligen stadgas, att trafiktillstånd endast finge utfärdas för den, som vore myndig, och att trafiktillstånd skulle få utfärdas »för förmyndaren för myndlings eller omyndiga dödsbodelägars räkning».

Flertalet av de hörda myndigheterna ha emellertid icke förordat någon mera omfattande lagstiftning.

Vad först *angår frågan om överlåtelse av trafiktillstånd utan samband med tillståndshavares död* hava länsstyrelserna i Södermanlands, Kalmar, Blekinge, Kristianstads, Älvsborgs och Gävleborgs län avstyrkt samt länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län starkt ifrågasatt lämpligheten att utfärda bestämmelser i detta ämne. Poliskammaren i Malmö har framhållit, att det icke syntes lämpligt att tillerkänna innehavare av trafiktillstånd ovillkorlig rätt att till annan — låt vara av vederbörande myndighet godkänd — person överlåta trafiktillstånd, enär ett stadgande av denna innebörd komme att medföra, att meddelade trafiktillstånd bleve en eftersökt handelsvara.

Beträffande *förhållandena vid trafikutövers död* har det övervägande antalet av de hörda myndigheterna, nämligen 18 länsstyrelser samt poliskamrarna i Malmö, Norrköping och Hälsingborg förordat bestämmelser i full eller huvudsaklig överensstämmelse med vad i sådant hänseende föreslagits i propositionen nr 161 till 1936 års riksdag. Länsstyrelsen i Östergötlands län har ansett detta förslag böra komma under övervägande samt förklarat behov i varje fall föreligga av en klagörande lagstiftning i detta ämne. Emot förslaget i propositionen ha emellertid vissa erinringar fram-

förts. Länsstyrelsen i Jönköpings län har sålunda funnit den dödsboet i propositionen tillerkända fristen av sex månader väl kort. Länsstyrelserna i Örebro och Västerbottens län ha velat förlänga denna frist till ett år och länsstyrelsen i Hallands län till två år. Sistnämnda länsstyrelse framhöll, att längre tid än sex månader vore erforderlig till förekommande av en brådstörtad försäljning av rörelsen i anledning av tillståndshavarens död och därmed förenad förlust för dödsbodelägarna. Då det ur det allmännas synpunkt icke syntes vara till någon olägenhet, att avliden tillståndshavarens dödsbo medgäves rätt att fortsätta rörelsen med av den tillståndsgivande myndigheten godkänd föreståndare, ifrågasatte dock länsstyrelsen alternativt, huruvida det icke vore lämpligt att stadga, att rörelsen skulle av dödsboet få fortsättas under förutsättning att dödsboet inom viss kort tid efter dödsfallet hos den tillståndsgivande myndigheten begärde godkännande av föreståndare för rörelsen och denna ansökning bifölles. Poliskammaren i Norrköping har ifrågasatt, om ej de tillståndsgivande myndigheterna borde erhålla möjlighet att efter eget beprövande utsträcka den angivna sexmånaderstiden. Länsstyrelsen i Östergötlands län har uttalat sig för en förlängning av den i propositionen föreslagna anmälningstiden från en till två månader.

Vissa myndigheter ha i sina remissyttranden förordat vissa *förenklingar i fråga om behandlingen av framställningar av nu ifrågavarande slag*. För vad myndigheterna i sådant hänseende anfört har redogjorts vid behandlingen av § 8.

Länsstyrelsen i Örebro län har yttrat sig om *tiden för ikraftträdelse av ett tillståndsbeslut* och därvid framhållit, att nuvarande bestämmelse, att trafiktillstånd icke skulle vara gällande, förrän beslutet vunnit laga kraft eller efter besvär slutligen fastställts, syntes i de flesta fall, då trafikrörelse med eller utan samband med dödsfall övertagits, icke vara påkallad, enär någon ändring av tillgången på trafikmedel icke förekomme och andra trafikföretag sålunda i regel icke påverkades av beslutet. För dylika fall, då trafiktillstånd överflyttades, syntes undantag sålunda böra göras från berörda bestämmelse, möjligen med det tillägg, att länsstyrelsen finge, där så funnes lämpligt, med hänsyn till vad i ärendet förekommit föreskriva, att tillståndet icke skulle gälla, förrän det vunnit laga kraft eller efter besvär fastställts.

Slutligen hava länsstyrelserna i Värmlands och Jämtlands län yttrat sig om vissa särskilda spörsmål, nämligen länsstyrelsen i Värmlands län om *verkan av underlåtenhet att utöva en tillåten trafik* samt länsstyrelsen i Jämtlands län om *vissa förhållanden i samband med tillståndshavares konkurs*.

Då överståthållarämbetets behandling av nu ifrågavarande spörsmål tilldragit sig särskild uppmärksamhet, vill utredningen närmare redogöra för ämbetets praxis och för vad ämbetet härom anfört i sin remisskrivelse.

Överståthållarämbetet har vid sin remisskrivelse fogat avskrift av ett av ämbetet den 22 november 1935 fört protokoll, vari intagits en skrivelse av den 19 november 1935 från polismästaren i Stockholm till överståthållaren. I denna skrivelse har polismästaren förklarat, att han hade för avsikt att meddela trafiktillstånd åt den, som från annan övertagit droskrörelse, dock allenast under följande förutsättningar:

- a) att han kunde godkänna de skäl för överlåtelsen som åberopades;
- b) att den, till vilken överlåtelse ägde rum, tillhörde de äldsta droskförarnas krets;
- c) att lösesumman avsåge gottgörelse allenast för den överlåtna materialets bruksvärde, men icke för tillståndet såsom sådant;
- d) att lösesumman bestämdes av en av polismästaren på överståthållarämbetets vägnar utsedd ordförande, en representant för droskägarna och en representant för droskförarna, samt
- e) att angående lösesummans erläggande avtal träffades mellan tillståndsinnehavaren och tillståndsförvärvaren.

Polismästaren framhöll vidare i sin skrivelse, att han fortfarande ämnade tillämpa principen att icke tillåta son till droskägare att enbart på grund av släktskap efterträda fadern i droskrörelsen. I fråga om droskägareänkornas ställning yttrade polismästaren:

Enligt gammal praxis i Stockholm har vid droskägares frånfalle hans änka undfått tillstånd att fortsätta mannens droskrörelse. I anledning härav finnas för närvarande omkring 100 änkor, som utöva yrkesmässig automobiltrafik i droskrörelse. Åsyftade praxis torde hava sin grund i en önskan att bereda änka möjlighet till existens. För droskrörelsens ändamålsenliga handhavande torde det stora antalet änkor dock icke vara gynnsamt. Det synes mig därför kunna ifrågasättas, huruvida icke något borde åtgöras för nedbringande av antalet droskrättigheter, som innehavas av änkor. Ett återkallande av de tillstånd, som hitintills meddelats änkor torde icke böra ifrågakomma. Däremot torde de tillstånd, som hädanefter tilldelas änkor, böra begränsas till viss tid, exempelvis tre år, och därefter icke förnyas. För den händelse en sådan princip godkännes av herr överståthållaren, har jag för avsikt att låta den komma i tillämpning.

I ovannämnda protokoll förklarade överståthållaren — såvitt gäller nu berörda frågor — att han gillade de principer angående droskväsendets ordnande, varåt polismästaren i skrivelsen givit uttryck.

I sin remisskrivelse har överståthållarämbetet anfört bland annat:

Vad... angår frågan om överflyttning av trafiktillstånd samt förhållandena vid tillståndshavares död, har en bestämd praxis i dessa hänseenden utbildat sig inom överståthållarämbetet allenast beträffande droskrättigheterna. Till upplysning angående denna praxis får överståthållarämbetet anföra följande.

Under automobilroskornas första tid medgav ämbetet regelmässigt överflyttning av droskrättigheter. Åren närmast före 1920 började emellertid vid överlåtelse av droskrörelse särskild ersättning utgå för själva rättigheten såsom sådan. Detta förhållande hade sin grund i å ena sidan att antalet droskrättigheter icke anpassats efter det föreliggande behovet och å andra sidan att taxorna avvägs efter den mindre trafik och de högre omkostnader, som man tidigare haft att räkna med. Till slut steg priset på droskrättigheterna till betydande belopp och personer, som tidigare icke varit sysselsatta inom droskrörelsen, förvärvade ej sällan dylika rättigheter i rent spekulationssyfte. I och för sig måste det givetvis anses olämpligt, att trafikrättigheter såsom sådana bliva föremål för handel. I den mån fråga icke är om ett särskilt åkeri med en stor kundkrets — och så är ju icke fallet beträffande de särskilda taxedroskorna — innebär en dylik utveckling, att allmänheten genom för högt fastställda taxor får betala de spekulationsvärden, som ej motsvaras av den överlåtna materialen; härtill kom, att möjligheterna för de äldre droskförarna att förvärva egen rörelse på grund av nyss angivna förhållanden icke oväsentligt minskades. För att råda bot på dessa olägenheter beslöts i början av 1920-talet, att överflyttning av droskrättigheter icke vidare skulle godkännas. Däremot brukade änka utan tidsbegränsning och i viss utsträckning även barn få fortsätta avlidens droskägares rörelse. Även härigenom förminskades möjligheterna för droskförare att få egna rättigheter, och den prövning av rättighetsinnehavares lämplighet, som gällande författningar förutsatte, kom ju i verkligheten knappast till stånd beträffande avlidens droskägares stärbhusdelägare. För närvarande torde icke mindre än omkring 100 droskrättigheter här i staden innehavas av änkor efter droskägare.

I dessa hänseenden har överståthållarämbetet den 22 november 1935 beslutat tillämpa de ändrade principer, som framgå... av överståthållarämbetets protokoll för nämnda dag.

Med avseende å förhållandena vid tillståndshavares död medgives enligt nyssberörda beslut änka rätt att för en tid av högst tre år fortsätta mannens rörelse. Har avlidens droskägare icke efterlämnat änka, hava dödsbodelägarna medgivits tillstånd att fortsätta rörelsen under högst sex månader. Att änka sålunda brukat erhålla rätt att utöva rörelsen under så avsevärt mycket längre tid än dödsbo måste ses mot bakgrunden av ovan omförmälda praxis, som före meddelandet av nyssnämnda beslut tillämpades inom överståthållarämbetet. När ämbetet år 1935 fann sig böra frånträda sin dittills intagna ståndpunkt i förevarande avseende, ansågs av billighetshänsyn tiden för änkas fortsättande av trafikverksamheten icke böra begränsas till en kortare tidrymd. Någon principiell anledning att medgiva änka rätt att fortsätta den avlidnes rörelse längre tid än dödsbo synes ämbetet eljest knappast föreligga. I samband med den sålunda beslutade begränsningen av rätten att fortsätta avlidens droskägares rörelse ansågs även böra skapas garantier för att skäligen löseskilling skulle av den nye tillståndshavaren erläggas för den i droskrörelsen använda materialen. För sådant ändamål förklarade sig överståthållarämbetet, på sätt i nämnda protokoll närmare anges, berett bevilja trafikstillstånd åt den, som övertagit droskrörelsen under förutsättning att han tillhörde de äldsta droskförarnas krets samt att lösesumman avsåge allenast gottgörelse för den överlåtna materialens brukningsvärde men icke för tillståndet som sådant.

Enligt ämbetets förmenande måste det anses önskvärt att genom lagstiftning regleras icke blott dödsbodelägares rätt att fortsätta avlidens tillståndshavares

rörelse utan även rätten för tillståndshavare eller dennes dödsbo att överflytta rörelsen. Genom en lagstiftning å området skulle den bristande enhetlighet, som nu råder i rättstillämpningen, kunna avhjälpas, samtidigt som de tillståndsbeviljande myndigheternas arbete med förevarande frågor torde komma att väsentligt underlättas.

I anslutning till vad överståthållarämbetet sålunda anfört torde böra i korthet redogöras för vad *poliskammaren i Malmö* i förevarande hänseenden yttrat. Poliskammaren upplyste, att överlåtelse i regel endast tillåtits från en trafikutövare, som upphört med rörelsen, till annan trafikutövare eller till chaufför, vilken efter mångårig tjänst hos trafikutövare, som på grund av hög ålder eller annan anledning upphört med rörelsen, fått övertaga trafikverksamheten i dess helhet. Ifråga om tillstånd för personbefordran — droskrättighet — hade änka efter avliden droskägare principiellt tillåtits att efter ansökan därom fortsätta med trafiken. Likaså hade son till avliden droskägare tillåtits att övertaga rörelsen efter fadern, särskilt om sonen under längre tid tjänstgjort såsom förare i den av fadern under livstiden utövade trafiken och i övrigt ansetts lämplig såsom droskägare. Denna praxis, som tillämpats i Malmö under en följd av år, hade icke medfört någon olägenhet utan syntes hava verkat enbart tillfredsställande.

I samband med att Kungl. Maj:t den 14 oktober 1938 meddelat utslag i anledning av besvär, som vissa änkor och bröstarvingar efter avlidna drosktrafikutövare i Stockholm anfört i fråga om rätt för dödsbodelägare att, utöver viss tid, fortsätta den avlidnes rörelse, har Kungl. Maj:t efter framställning av chefen för kommunikationsdepartementet bemyndigat denne att tillkalla högst fem sakkunniga för att verkställa utredning rörande vissa med beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik förenade frågor. Med stöd av detta bemyndigande har departementschefen därefter den 3 november 1938 tillkallat fem utredningsmän.

I de av Kungl. Maj:t godkända riktlinjerna för denna undersökning anför departementschefen bland annat:

Beviljandet av tillstånd till bedrivande av yrkesmässig trafik med automobil är ett led i en offentligrättslig reglering, företagen i det allmännas intresse. Ur dessa synpunkter har tillståndet ursprungligen meddelats, och ur samma synpunkter synes även frågan om dess överlåtelse vara att bedöma. Ett motsatt förfarande skulle icke allenast innebära, att det allmännas intressen obehörigen skötes åt sidan för privata sådana; det skulle även innebära, att en viss företagargrups särskilda intressen skulle komma att tillgodoses på bekostnad av andra enskilda intressen, vilka i icke mindre grad förtjäna beaktande, då nämligen rättigheten till bedrivande av yrkesmässig trafik skulle, om trafiktillståndet ansåges vara föremål för arvsrätt, stanna såsom ett ärftligt privilegium inom nämnda företagargrupp, under det att de, vilka icke fötts inom densamma, endast i undantagsfall skulle kunna erhålla rätt till bedrivande av detta yrke.

Från jämförliga näringsgrenar, i vilka rätten till bedrivande av rörelse har

mer eller mindre karaktär av ett av offentlig myndighet meddelat privilegium, torde ej heller stöd kunna hämtas för anspråk att det tillstånd, på vilket näringsutövningen grundas, skall betraktas såsom en familjens tillhörighet; tvärtom har man i dylika fall städse förbehållit det allmänna rätten att med hänsyn till sina intressen förfoga över detsamma vid innehavarens dödsfall, även om man vidtagit åtgärder för att söka för stärbhusdelägarna minska svårigheterna av dess övergång till ny innehavare.

I enlighet med vad nu anförts har Kungl. Maj:t, såsom framgår av Kungl. Maj:ts beslut i nyss omförmälda besvärsmål, i huvudsaklig överensstämmelse med överståthållarämbetet funnit tillstånd till bedrivande av det slag av yrkesmässig trafik med automobil — drosktrafik — varom i nämnda mål är fråga, böra allenast med hänsyn till särskilda omständigheter eller eljest för viss begränsad tid överlätas från avlidna trafikutövare till deras stärbhusdelägare. I de fall, där stärbhus på grund härav medgivits rätt att under en viss begränsad tid fortsätta utövningen av den avlidnes rörelse, har syftet därmed varit att söka mot varandra avväga två skilda intressen, nämligen å ena sidan att för stärbhusdelägarna minska de ekonomiska svårigheterna vid rörelsens avveckling genom medgivande av skälig tid därför samt å andra sidan att tillgodose även de förare av automobiler i drosktrafik, vilka efter långvarig tjänstgöring kunna hava skäliga förväntningar på att ifrågakomma till erhållande av rättigheter såsom självständiga drosktrafikutövare.

Emellertid synes kunna ifrågasättas, huruvida icke de intressen, man sålunda sökt tillgodose, kunde genom vissa åtgärder från det allmänna sida ytterligare befrämjas, på sätt i det följande närmare angives.

För de stärbhus, om vilka här är fråga, är det uppenbarligen i hög grad ekonomiskt betungande, att den eller de automobiler, som de avlidna trafikutövarna använt för sin rörelse, ofta nog endast med svårighet kunna finna köpare utom en mycket begränsad krets. Olägenheterna härav göra sig särskilt gällande i fråga om droskautomobiler, som på grund av sitt byggnadssätt icke äro efterfrågade som privatautomobiler, men i viss mån även om omnibusar och sådana lastbilar, som till storlek och typ skilja sig från de i privatdrift använda. Ofta nog torde stärbhusen icke kunna påräkna annan spekulant å dylika bilar än den nye tillståndshavaren, och deras möjligheter att utfå ett skäligt pris för desamma äro givetvis under sådana förhållanden ringa. Det synes kunna övervägas, huruvida icke i syfte att bereda stärbhusen bättre skydd mot ekonomiska förluster i samband med automobils försäljning under dylika förhållanden skyldighet lämpligen kan åläggas den, som övertar en avlidna trafikutövaras trafik-tillstånd, att på skäliga villkor inlösa den eller de automobiler, som använts i rörelsen, för den händelse desamma icke gått i trafik utöver ett visst antal år och i övrigt befinnas fullt lämpliga för den trafik, vederbörande avser att bedriva. En dylik förpliktelse synes för den nye tillståndshavaren icke innebära någon olägenhet, och mot dess införande synes från hans sida så mycket mindre kunna erinras, som densamma en gång kommer att vara till gagn för de stärbhusdelägare, han i sin ordning efterlämnar.

Företrädesvis synes en dylik inlösningsplikt kunna ifrågasättas i fråga om droskautomobiler, men det torde böra undersökas, huruvida icke densamma lämpligen kan komma till användning även i fråga om andra slag av i yrkesmässig trafik använda automobiler...

Vid sidan av kåren av utövare av yrkesmässig automobiltrafik utgör det numera betydande antalet av i dylik trafik anställda förare en grupp, vars för-

hållanden hittills såväl i gällande författningar i ämnet som i samband med tillståndsgivningen ägnats tämligen ringa uppmärksamhet.

Motorfordonsförordningen och jämförliga författningar avse nämligen att reglera huvudsakligen trafikutövarnas rättigheter och skyldigheter med avseende å trafikens bedrivande, under det att frågan om deras rättigheter och förpliktelser i förhållande till anställd personal berörts endast ur trafiksäkerhets- och jämförliga synpunkter. Olägenheterna härav hava måhända gjort sig mindre gällande så länge under ett stadium av stark utveckling av trafiken de inom de samma tjänstgörande förarna kunde räkna på att snart nog erhålla trafiktillstånd. Med den åtstramning i tillståndsgivningen, som numera uppkommit, har emellertid frågan om den löneanställda personalens villkor alltmera fått karaktären av ett socialt problem av sådan betydelse, att detsamma icke kan i samband med tillståndsgivningen lämnas obeaktat av de tillståndsbeviljande myndigheterna. Såsom exempel på dess omfattning må nämnas, att allenast antalet av löneanställda förare inom drosktrafiken i Stockholm beräknas uppgå till omkring 1 500, av vilka flertalet icke torde kunna påräkna att någonsin erhålla någon droskrättighet och att för varje fall icke erhålla sådan förr än vid en ålder av omkring 50 år.

Den situation, som härigenom inträtt, är såväl för trafikutövarna som för de löneanställda förarna förenad med påtagliga svårigheter. Såvitt angår sådana löneanställda förare, vilka icke i sinom tid erhålla trafiktillstånd, äro olägenheterna av den ovissa och beroende ställning, de under tillämpningen av nu gällande system intaga, alltför påtagliga för att behöva närmare framhållas. Men även för den, som erhåller trafiktillstånd, innebär det givetvis en betydande risk att vid en jämförelsevis hög ålder nödgas ikläda sig de avsevärda ekonomiska förpliktelser, som äro nödvändiga för trafikens bedrivande; och dessa förpliktelser kunna, om han avlider utan att hava hunnit infria desamma, bliva för storbhusets ekonomi ödeläggande.

Frågan huruvida och på vad sätt nu omförmälda olägenheter lämpligen kunna minskas genom åtgärder från det allmännas sida är förvisso alltför komplicerad för att kunna utan föregående utredning besvaras. I någon mån torde visserligen dessa förhållanden kunna ordnas genom kollektivavtal eller genom andra uppgörelser mellan därav berörda intressenter; men med de omfattande befogenheter, som det allmänna på ifrågavarande område förbehållit sig, synes också böra följa skyldighet för det allmänna att söka medverka till en lösning av ett organisationsproblem, vars svårigheter parterna icke utan offentlig myndighets bistånd torde kunna bemästra. Bland åtgärder, som kunna komma under övervägande, må i detta sammanhang allenast nämnas möjligheten av obligatorisk anslutning av såväl trafikutövarare som anställda förare till en pensionskassa, en anordning varigenom dels en snabbare omsättning av trafiktillstånden skulle kunna ernås, dels ock större ekonomisk trygghet kunna beredas såväl trafikutövarare som löneanställda förare.

I och för sig synes icke nödvändigt, att de åtgärder, som i en eller annan form kunna befinnas lämpliga och erforderliga för nu angivna ändamål, grunda sig på ändringar i gällande författningsbestämmelser. Fråga är nämligen snarast om innehållet av de villkor och bestämmelser för trafikens bedrivande, som de tillståndsgivande myndigheterna redan enligt nu gällande bestämmelser äga föreskriva i samband med trafiktillstånds beviljande. Skulle emellertid ändring av dessa bestämmelser befinnas för nu angivna ändamål erforderlig, torde förslag därtill böra i samband med utredningen i övrigt framläggas.

Ej heller synes nödvändigt eller lämpligt, att de åtgärder, som för nu ifrågasatt varande ändamål kunna komma att genomföras, bliva schematiskt likformiga inom olika trafikområden; tvärtom torde praktisk anpassning efter skiftande förhållanden inom olika slag av trafik på olika orter vara nödvändig. Önskvärt synes därför vara, att praktisk erfarenhet av verkningarna av de åtgärder, som kunna komma att föreslås, vinnes på vissa orter, innan desamma förordas till mera allmänt införande.

Det må anmärkas, att de spörsmål, vilkas utredning jag ovan ifrågasatt, icke sammanfalla med de frågor, med vilka 1936 års trafikutredning har att taga beaktning, då nämligen i detta sammanhang icke är fråga om huruvida och i vilken omfattning överlåtelse av trafiktillstånd bör medgivas utan endast huruvida och på vad sätt i samband med att överlåtelse av trafiktillstånd medgives eller trafiktillstånd eljest beviljas åtgärder av övervägande social karaktär kunna vidtagas för befrämjande av trafikutövers och löneanställda förars intressen.

I detta sammanhang torde även böra ägnas uppmärksamhet åt *förhållandena vid en tillståndshavares konkurs*. Detta spörsmål är icke berört i 1930 års lagstiftning om yrkesmässig trafik.

Enligt 60 § *konkurslagen* äger konkursförvaltaren efter gäldenärens hörande och med samtycke av rättens ombudsman för konkursboets räkning fortsätta gäldenärens rörelse, »*där sådant enligt lag kan ske*». Endast under vissa förutsättningar får dock rörelsen fortsättas längre tid än ett år från första borgenärssammanträdet.

Då ett tillstånd till yrkesmässig trafik är att betrakta såsom en högst personlig rättighet, ingår tillståndet såsom sådant icke i konkursmassan, varför konkursboet icke har rätt att fortsätta trafiken. Bilar, inventarier, garage etc., som använts för rörelsen, räknas däremot i allmänhet till konkursboet 27 § *konkurslagen*; jämför 65 § *utsökningslagen* om »*nödiga arbetsredskap*»).

Vid sin behandling av frågan om verkan av tillståndshavares död uttalar de *1932 års trafikutredning* (sid. 133), att några särskilda bestämmelser för det fall, att tillståndshavare försattes i konkurs, icke torde erfordras i förevarande sammanhang.

Vid *1936 års riksdag* yrkades motionsvis (I: 338 och II: 679) ett tillägg till § 22 i propositionen av innehåll, att trafiktillstånd skulle, om innehavaren försattes i konkurs, anses upphöra den dag, konkursen trädde i kraft, eller den senare dag, som den tillståndsgivande myndigheten på konkursförvaltningens framställning ansåge sig böra fastställa.

I sitt yttrande rörande överflyttning av trafiktillstånd samt förhållandena vid tillståndshavares död har *länsstyrelsen i Jämtlands län* fäst uppmärksamheten på vissa förhållanden vid tillståndshavares konkurs. Länsstyrelsen anför i detta ämne:

Därest överlåtelse av trafiktillstånd anses böra konsekvent medgivas, bör detta principiellt medföra, att trafiktillstånd vid utövarens konkurs övergår å konkursboet. Länsstyrelsen vill beröra detta spörsmål i anledning av ett här inträffat fall. En person, vilken bedrev en betydande linjetrafik, försattes i konkurs. Konkursboet önskade förfoga över det värdefulla trafiktillståndet och träffade preliminär överenskommelse angående försäljning av rörelsens materiel, varefter köparna ingåvo ansökan om rätt att bedriva trafiken. Konkursgäldenären bestred ansökningsen och visade sig vara i stånd att oberoende av konkursboet fortfarande upprätthålla trafiken. Länsstyrelsen ansåg sig icke kunna till prövning upptaga ansökningsen om övertagande av rättigheten, enär tillståndshavaren, vilken utan anmärkning skött trafiken, vore behörig att enligt gällande författningar trots konkurstillstånd bedriva rörelsen samt vid sådant förhållande ej borde fråntagas tillståndet så länge han fortfarande på ett tillfredsställande sätt bedrev rörelsen. Efter underdåniga besvär fastställdes detta länsstyrelsens beslut av Kungl. Maj:t. I detta fall kunde konkursboet genom gäldenärens åtgöranden icke tillgodogöra sig denna rörelses rätt avsevärda good will. Ett sådant resultat måste anses vara mindre tillfredsställande. Nu påpekade förhållande bör enligt länsstyrelsens förmenande beaktas vid föreliggande utredning.

Länsstyrelsen vill i detta sammanhang jämväl erinra om innehållet i 19 § Kungl. förordningen den 15 oktober 1880 angående lagfart av järnväg m. m. Enligt detta lagrum föreligger viss skyldighet för järnvägs konkursförvaltare att upprätthålla trafik. Denna skyldighet är givetvis meddelad för betryggande av trafikanternas intressen. Då fråga är om större linjetrafikrörelser kunna enahanda intressen föreligga.

I detta sammanhang torde följande *stadganden angående överlåtelse av tillstånd samt rörande rättsförhållandena vid en persons konkurs eller död* vara av intresse såsom jämförelsematerial.

Enligt 1919 års förordning angående försäljning av pilsnerdricka (13 och 16 §§) må tillstånd till utskänkning överlätas å annan, då tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs eller då särskilda skäl eljest föreligga. Framställning om fastställelse å överlåtelsen skall göras hos K. B., som har att med avseende å skälen för överlåtelsen samt lämpligheten och behörigheten hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasättes, bifalla eller avslå framställningen.

Avlider den, som erhållit tillstånd till försäljning av pilsnerdricka, må rörelsen för stärbhusdelägarnas räkning utövas, därest tillståndet avser bestämd tid, intill utgången av samma tid och, därest tillståndet gäller tillsvidare, till dess tre månader förflutit efter dödsfallet. Försattes den, som efter meddelat tillstånd utövar handel med pilsnerdricka, i konkurs, må rörelsen för konkursboets räkning fortsättas, dock icke längre än till dess tre månader förflutit efter första borgenärssammanträdet i konkursen. I dessa fall åligger det emellertid stärbhuset eller konkursboet, om de vilja fortsätta rörelsen, att inom en månad efter dödsfallet eller första borgenärssammanträdet i konkursen därom göra anmälan hos K. B. med uppgift tillika å den person, som antagits till föreståndare för försäljningen.

Enligt 1937 års förordning angående försäljning av rusdrycker (3 kap. 16 och 20 §§) äger systembolag under vissa förutsättningar överlätta tillstånd till utskänkning. Har den som efter överlåtelse från systembolag innehar tillstånd

till utskänkning avlidit eller råkat i konkurs, åligger det dödsbodelägarna eller konkursboet, därest de vilja fortsätta rörelsen, att inom en månad från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet i konkursen göra anmälan hos länsstyrelsen med uppgift å föreståndare för rörelsen. Godkännes föreståndaren av länsstyrelsen, må rörelsen fortsättas under högst ett år från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet. Göres ej anmälan inom föreskriven tid eller godkännes icke föreståndaren, anses utskänkningstillståndet hava upphört den dag anmälningstiden utgick eller beslut angående föreståndaren meddelades.

Enligt *1934 års vapenkungörelse* (§ 16) äger dödsbo och konkursbo fortsätta handel med skjutvapen på föreståndares ansvar under högst ett år från dödsfallet respektive beslutet om egendomsavträdet.

Enligt *1931 års lag om upplagshus och upplagsbevis* (2 §) får tillstånd att hålla upplagshus icke överlåtas utan Konungens medgivande. Avlider upplagshållare eller försättes han i konkurs, må rörelsen för boets räkning drivas under tre månader från dödsfallet eller, vid konkurs, från det beslut om egendomsavträde meddelades. Konungen äger medgiva förlängning av denna tid, i den mån det kräves för en ändamålsenlig utredning av boet.

Om skeppsklarerare avlider, kan dödsboet enligt *1934 års skeppsklarerareförordning* (5 §) medgivas att tillsvidare under en tid av högst ett år fortsätta den avlidnes rörelse, såframt för dennas omedelbara ledning anställs en föreståndare.

Slutligen må erinras om att det enligt *kungörelse den 9 oktober 1931* med vissa föreskrifter beträffande ordningen för övertagande av apotek m. m. åligger ny innehavare att, i den mån sådant inom viss tid påfordras, mot kontant betalning eller eljest på sätt, som överenskommes, lösa till sig apotekets varulager och inventarier, såvitt de äro fullgoda och behövas för apoteksdriften. Där ej överenskommelse träffats, bestämmer en skiljenämnd av tre personer, utsedda en av medicinalstyrelsen samt en av säljaren och en av köparen, i vilken omfattning och mot vilket pris inlösen skall äga rum.

1936 års trafikutredning.

I den svenska lagstiftningen om yrkesmässig trafik finnas inga bestämmelser, som reglera frågorna om överlåtelse av trafikrörelse eller rättsförhållandena vid tillståndshavares död. På andra i viss mån likartade rättsområden hava emellertid, som närmare framgår av redogörelsen ovan, bestämmelser i sådant hänseende ansetts böra meddelas.

Ehuru sålunda någon vägledande lagstiftning om dessa spörsmål icke funnits för den yrkesmässiga trafikens del, hava de tillståndsgivande myndigheterna vid många tillfällen nödgats taga ställning till de svårbedömda frågor, som det här gäller. Såsom framgår av de statistiska uppgifterna och myndigheternas uttalanden hava ärenden om övertagande av trafiktillstånd med eller utan samband med tillståndshavares död i allmänhet blivit föremål för en synnerligen välvillig behandling från tillståndsmyndigheternas sida.

Droskrörelsen i Stockholm har i nu förevarande hänseenden i viss mån intagit en särställning, sedan överståthållarämbetet den 22 november 1935

beslutat frångå tidigare tillämpad praxis på detta område och fastställa nya principer vid behandlingen av ansökningar om överlåtelse av tillstånd till drosktrafik eller rätt för dödsbodelägare att fortsätta en droskrörelse efter tillståndshavares död.

Med tillämpning av detta principbeslut har tillstånd meddelats den, som från annan övertagit droskrörelse, under förutsättning, *att de åberopade skälen för överlåtelsen kunnat godkännas, att den till vilken överlåtelse ägt rum tillhört de äldsta droskförarnas krets, att lösesumman avsett gottgörelse allenast för den överlåtna materialens brukningsvärde men icke för tillståndet såsom sådant, att lösesumman bestämts av en av polismästaren på överståthållarämbetets vägnar utsedd ordförande, en representant för droskägarna och en representant för droskförarna, samt att angående lösesummans erläggande avtal träffats mellan tillståndshavaren och tillståndsförvärvaren.*

Med avseende å förhållandena vid tillståndshavares död medgiver överståthållarämbetet enligt berörda beslut änka rätt att för en tid av högst tre år fortsätta mannens rörelse. Har avliden droskägare icke efterlämnat änka, hava dödsbodelägarna fått tillstånd att fortsätta rörelsen under högst sex månader. Att änka sålunda brukat erhålla rätt att utöva rörelsen under så avsevärt mycket längre tid än dödsbo får ses mot bakgrunden av den praxis, som före meddelandet av nämnda beslut tillämpades inom överståthållarämbetet. För denna tidigare praxis har utförligt redogjorts i överståthållarämbetets yttrande.

De i propositionen nr 161 till 1936 års riksdag upptagna bestämmelserna om reglering av rättsförhållandena vid en trafikutöwares död innebära otvivelaktigt en avsevärd förbättring jämfört med gällande lagstiftning, som över huvud taget icke behandlar hithörande frågor. Det kan emellertid ifrågasättas, huruvida icke de i förslaget förordade bestämmelserna böra mildras i ett eller annat hänseende. Sålunda synas skäl tala för att rörelsen får utan särskilt tillstånd för dödsboets räkning fortsättas under en tid av högst ett år efter dödsfallet mot i förslaget upptagna högst sex månader. Vidare torde den tid, inom vilket dödsboet har att hos tillståndsmyndigheten anmäla föreståndare för rörelsen, böra höjas till två månader mot en månad enligt förslaget.

Detta förslag behandlar emellertid ej de synnerligen viktiga frågorna om överlåtelse av trafikrörelse och om företrädesrätt för dödsbodelägare att få tillstånd att bedriva den avlidne trafikutöwarens verksamhet. Här föreligger ett mycket ömtåligt spörsmål av stor vikt ej endast för de närmast berörda parterna utan för samhället över huvud taget.

Det är otvivelaktigt mycket svårt att åstadkomma en sådan rättslig reglering, att berättigad hänsyn icke endast i allmänhet utan jämväl i det

särskilda fallet tages till de olika intressen, som i detta sammanhang kräva uppmärksamhet.

Innehavaren av ett tillstånd till yrkesmässig trafik kan många gånger genom energi och omtanke höja avkastningen och därigenom det ekonomiska värdet av rörelsen. För en sådan tillståndshavare måste det te sig som tämligen naturligt, att hans efterlevande skola få fortsätta rörelsen och att han själv liksom hans efterlevande skola genom överlåtelse kunna få vederlag ej endast för i rörelsen använda fordon, garage etc. utan därutöver för rörelsen såsom sådan. Man torde med fog kunna påstå, vilket även framhållits i vissa yttranden, att det kan vara ett allmänt intresse, att tillståndshavaren kan räkna med att han eller hans änka och barn skola kunna tillgodogöra sig resultatet av många års idogt och framgångsrikt arbete och sålunda draga nytta av det värde, som rörelsen i och för sig erhållit. Intresset för att på ett mönstergillt sätt handhava trafiken kan därigenom utvecklas till gagn för allmänheten, som genom lämpliga fordon, god personal och över huvud taget en förstklassig kundtjänst blir bättre tillgodosedd. I sådana fall som de här berörda, då alltså trafikrörelse kan anses äga ett affärsvärde, måste det enligt utredningens mening anses i hög grad rimligt, att trafikutövarens efterlevande få fortsätta rörelsen, därest de finnas lämpliga, samt att trafikutövaren och hans dödsbo få genom överlåtelse förfoga över rörelsen. Därest sålunda dödsbodelägare eller köpare vilja fortsätta en sådan trafik samt uppfylla de i lagen stipulerade kraven på lämplighet, torde de, därest behov av trafiken fortfarande föreligger, i regel icke böra förvägras tillstånd. Rent juridiskt föreligger icke en överlåtelse av tillståndet utan situationen är att betrakta sålunda, att det gamla trafiktillståndet utslocknar och ett helt nytt tillstånd lämnas.

Att generellt medgiva överflyttning av tillstånd är enligt utredningens mening att gå för långt. Den yrkesmässiga trafiken bedrives med stöd av en av vederbörande myndigheter lämnad koncession, vars meddelande föregåtts av en prövning av olika omständigheter såsom behovet av trafiken och trafikutövarens kvalifikationer i olika avseenden. Det allmänna kan icke lämpligen avsäga sig denna prövningsrätt. Avgörande bör sålunda vara, huruvida trafiken må anses behövlig med hänsyn till redan befintliga trafikföretag och i övrigt lämplig. Vederbörande tillståndsgivande myndighet bör sålunda kunna vägra att medgiva övertagande av trafikrörelse utan att vara bunden av någon ovillkorlig arvsrätt eller rätt att överlåta rörelsen. I detta sammanhang må erinras om den tillståndsgivande myndighetens befogenhet att återkalla tillstånd till yrkesmässig trafik. Skulle en myndighet icke på ett enligt sökandens mening tillfredsställande sätt handhava ärenden om övertagande av tillstånd, finnes ju alltid möjligheten att genom besvär söka få rättelse.

Vad ovan sagts gäller om de fall, då en rörelse kan anses hava ett verk-

ligt affärsvärde. Är däremot fråga om att övertaga en rörelse, som icke har någon eller endast obetydlig goodwill, äro skälen för att medgiva tillståndets övertagande ej av samma styrka. I fråga om droskrörelsen i de största städerna, i synnerhet i Stockholm, äro förhållandena i viss mån egenartade. Här föreligger i allmänhet icke någon egen kundkrets för den särskilde droskägaren eller någon mera påtaglig goodwill. Rörelsens värde består i allmänhet i den använda materielen och i själva tillståndet. Att i dylika fall medgiva en obegränsad rätt till överlåtelse eller rätt för droskägares efterlevande att stadigvarande få fortsätta rörelsen kan givetvis icke anses motiverat.

Enligt vad trafikutredningen inhämtat från Stockholms droskägareförening u. p. a. funnos i början av november 1938 i Stockholm utom Bromma och Brännkyrka sammanlagt 872 bilar, bortsett från reservvagnar, i drosktrafik, fördelade på 709 droskägare. Sålunda belöpte å varje droskägare i genomsnitt endast en ordinarie bil. Till Svenska droskbilägareförbundet voro vid utgången av oktober 1938 ansluta 4 031 trafikutövare med 4 399 ordinarie vagnar.

Med hänsyn till denna splittring av droskrättigheterna måste det vara en sund princip, att droskrättigheter, som icke motsvaras av en verklig goodwill för rörelsen, i största möjliga utsträckning innehavas av utövan- de yrkesmän.

Enligt utredningens mening tala därför starka skäl för att äldre för- tjänta förare i allmänhet erhålla företrädesrätt till tillstånd att driva drosktrafik framför en avliden droskägares dödsbodelägare. Ett generellt genomförande av en dylik princip skulle emellertid under nuvarande för- hållanden ej sällan leda till resultat, som ur sociala och humanitära syn- punkter måste anses otillfredsställande. Man bör därför taga tillbörlig hänsyn till de föreliggande omständigheterna i varje särskilt fall. Det kan sålunda exempelvis anses rimligt, att en son, som under en lång följd av år arbetat i sin faders droskrörelse, får tillstånd att fortsätta trafiken. En förutsättning för tillståndets överförande är givetvis i dylika fall liksom eljest, att den nye tillståndshavaren kan anses äga nödiga kvalifikationer att sköta rörelsen på ett tillfredsställande sätt.

För att mildra verkningarna i de fall, rörelse ej kommer att fortsättas av dödsbodelägare, böra tillståndsmyndigheterna söka ordna överlåtelse av materielen till den nye tillståndshavaren. Utredningen vill i detta samman- hang erinra om att överståthållarämbetet i samband med den år 1935 be- slutade begränsningen av rätten att fortsätta avliden droskägares rörelse ansåg sig böra skapa garantier för att skäligen löseskilling skulle av den nye tillståndshavaren erläggas för den i droskrörelsen använda materielen.

Genom rätten för dödsbo att under en ej alltför snävt tilltagen tid få driva en avliden tillståndshavares rörelse och genom möjligheten att över-

låta trafikrörelse har trafikutredningen försökt under nuvarande förhållanden skapa vissa förutsättningar för en i görligaste mån tillfredsställande behandling av de fall, då en avliden tillståndshavares anhöriga antingen ej vilja eller av någon anledning ej få tillstånd att stadigvarande fortsätta rörelsen.

Enligt utredningens mening bör överlåtelse av trafiktillstånd över huvud taget bliva föremål för viss rättslig reglering. Utredningen har därför i sitt författningsförslag upptagit ett stadgande i detta ämne. Tillståndsmyndigheterna böra givetvis ägna stor uppmärksamhet åt överlåtelsevillkoren. För att ett trafiktillstånd skall bliva ekonomiskt bärande fordras nämligen i många fall, att tillståndshavaren icke åsamkas alltför dryga utgifter vid rörelsens övertagande.

Sammanfattningsvis har trafikutredningen sålunda ansett sig böra föreslå ett stadgande, varigenom tillståndshavares dödsbo berättigas att på vissa villkor och under viss tid utan särskilt tillstånd fortsätta den avlidne trafikutövarens rörelse. Trafikutredningen har däremot icke ansett sig kunna förorda, att trafikutövares dödsbodelägare i lagstiftningen tillerkännas rätt att få tillstånd att efter nämnda tids utgång fortsätta rörelsen, men däremot i motiveringen velat framhålla såsom sin mening, att starka skäl tala för en i görligaste mån välvillig behandling av framställningar om övertagande av tillstånd. Frågan om överlåtelse av trafiktillstånd har i trafikutredningens förslag blivit föremål för viss rättslig reglering.

Såsom framgår av redogörelsen ovan har chefen för kommunikationsdepartementet den 3 november 1938 tillkallat fem sakkunniga för att verkställa utredning rörande vissa med beviljande av tillstånd till yrkesmässig biltrafik förenade frågor. Enligt direktiven bör den frågan övervägas, huruvida icke skyldighet lämpligen kan åläggas den, som övertar en avliden trafikutövares trafiktillstånd, att på skäliga villkor inlösa den eller de bilar, som använts i rörelsen, för den händelse desamma icke gått i trafik utöver ett visst antal år och i övrigt befinnas fullt lämpliga för den trafik, vederbörande avser att bedriva. Syftet med denna åtgärd skulle vara att bereda dödsbo bättre skydd mot ekonomiska förluster i samband med bils försäljning i anledning av tillståndshavares död. En dylik inlösningsplikt syntes enligt direktiven företrädesvis kunna ifrågasättas i fråga om droskbilar, men det borde undersökas, huruvida icke densamma lämpligen kunde komma till användning även i fråga om andra slag av bilar i yrkesmässig trafik. Bland åtgärder, som i övrigt skulle komma under övervägande, nämnes frågan om möjligheten av obligatorisk anslutning av såväl trafikutövare som anställda förare till en pensionskassa. I direktiven framhålles, att genom en dylik anordning skulle större ekonomisk trygghet kunna beredas såväl trafikutövare som löneanställda förare.

I anslutning till direktiven för denna undersökning, som enligt trafikutredningens mening är av behovet påkallad, vill utredningen framhålla, att, därest undersökningen leder till positiva resultat, förhållandena vid droskägares död kunna komma att gestalta sig på ett annat sätt än vad för närvarande är fallet. Innan det emellertid genom pensionskassor eller annorledes blivit bättre sörjt för en avliden droskägares änka och oförsörjda barn, torde man i överensstämmelse med vad trafikutredningen ovan förordat böra gå fram med tillbörlig aktsamhet på nu ifrågavarande område.

Trafikutredningen har i detta sammanhang ägnat uppmärksamhet även åt förhållandena vid en tillståndshavares konkurs. Detta spörsmål har aktualiserats bland annat av länsstyrelsen i Jämtlands län i dess yttrande rörande överflyttning av trafiktillstånd samt förhållandena vid tillståndshavares död.

Då en tillståndshavare försättes i konkurs, kan trafiktillståndet, vilket är personligt, icke ingå i konkursmassan. Borgenärerna äro härigenom be-tagna möjligheten att tillgodogöra sig det affärsvärde, som rörelsen kan äga. Ett sådant förhållande måste anses mindre tillfredsställande. Såsom närmare framgår av utredningens redogörelse ovan har på vissa andra i stort sett jämförbara rättsområden konkursbo tillerkänts rätt att fortsätta en konkursgäldenärs med stöd av koncession bedrivna rörelse ävensom överlåta densamma med vederbörande myndighets medgivande.

Enligt trafikutredningens mening bör ett motsvarande stadgande upptagas i lagstiftningen om den yrkesmässiga trafiken. Sådana bestämmelser hava också influtit i §§ 18 och 19 i utredningens författningsförslag. Härigenom har konkursbo i lagstiftningen medgivits rätt att under viss tid fortsätta en konkursgäldenärs yrkesmässiga trafik för att få tillfälle att avveckla densamma eller med vederbörande myndighets medgivande överlåta rörelsen. Av dessa bestämmelser torde följa att konkursgäldenären själv efter egendomsavträdet är förhindrad att utöva rörelsen. Det möter givetvis ej hinder för konkursboet att i trafiken använda konkursgäldenären och sedan konkursen avvecklats kan den tillståndsgivande myndigheten efter ansökan giva den förutvarande konkursgäldenären nytt trafik-tillstånd, därest förhållandena därtill föranleda.

Att däremot ålägga konkursbo att upprätthålla den av gäldenären bedrivna trafiken, vilket från visst håll ifrågasatts, torde icke anses lämpligt, och har trafikutredningen för sin del icke ansett sig kunna tillstyrka en dylik ordning. Utredningen förbiser därvid icke att olägenheter kunna uppkomma för den trafikerande allmänheten vid nedläggandet av exempelvis en billinje.

I fråga om den formella behandlingen av ansökningar om tillstånd att få fortsätta av annan förut bedriven trafik har utredningen i andra samman-

hang föreslagit vissa förenklingar i jämförelse med vad som eljest gäller. Sålunda har utredningen under § 11 föreslagit, att infordrandet av yttranden skall i dylika fall kunna inskränkas eller underlåtas. Någon ändring i tillgången på trafikmedel förekommer ju icke, varför andra företag i regel ej beröras av beslutet. Då trafiken skall utövas med samma stationsort som tidigare och med förut för trafiken godkända fordon, bör det enligt trafikutredningens mening i allmänhet vara tillräckligt, att ärendet endast remitteras till polismyndighet för yttrande om tillståndssökandens lämplighet.

Nuvarande bestämmelse, att beslut om trafiktillstånd icke skall vara gällande förrän beslutet vunnit laga kraft eller efter besvär slutligen fastställts, synes ägnad att framkalla vissa olägenheter i de fall, då trafikförelse med eller utan samband med dödsfall övertagits. En fullkomligt oomtvistad trafik kan ju härigenom tvingas att för viss tid upphöra ej blott till skada för företaget som sådant utan även för den trafikerande allmänheten. Med hänsyn till bland annat nu angivna fall har trafikutredningen i § 44 öppnat möjlighet för vederbörande tillståndsgivande myndighet att, då särskilda skäl föreligga, förordna, att beslut om trafiktillstånd skall utan hinder av besvär lända till efterrättelse.

Indragning av trafiktillstånd.

§ 20.

(Jämför 24 § 5 mom. i 1930 års M. F. och § 23 i propositionen nr 161/1936.)

Enligt 24 § 5 mom. i 1930 års *motorfordonsförordning* kan trafiktillstånd återkallas av den myndighet, som meddelat tillståndet, när anledning därtill förekommer.

1932 års *trafikutredning* upptog (§ 23) den gällande bestämmelsen med tillägget, att tillståndet även skulle kunna indragas på viss tid. Vidare föreslogs (sid. 189 och 190) rätt för vägtrafikmyndigheten att hos de tillståndsgivande myndigheterna påkalla beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av tillstånd samt till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta beslut, som i anledning härav meddelades.

Stadgandet gav anledning till vissa erinringar i de över utredningens betänkande avgivna yttrandena. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* framhöll, att bestämmelsen om myndighets behörighet att återkalla trafiktillstånd under viss tid med hänsyn till ortsbefolkningens intressen borde kompletteras med föreskrift om rätt för myndighet att utan iakttagande av eljest stadgade formaliteter omedelbart vidtaga åtgärder för trafikens fortsatta bedrivande under tid, som för återkallelsen blivit bestämd. *Generalpoststyrelsen* ifrågasatte, huruvida icke § 23 borde kompletteras med föreskrift

om att trafiktillstånd ovillkorligen skall indragas, därest innehavaren icke utövar honom åliggande trafik.

1936 års trafiksakskunniga uttalade (sid. 49) i förevarande ämne, att återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd hittills i regel pläгат ske allenast med hänsyn till trafikbehovet. Emellertid kunde en sådan åtgärd ofta med fördel begagnas även ur disciplinär synpunkt såsom påföljd för tillståndshavares åsidosättande av för trafiken gällande bestämmelser. Då paragrafen enligt sin ordalydelse icke torde lägga hinder i vägen för indragning eller återkallelse av trafiktillståndet även av sistnämnda anledning, hade de velat påpeka möjligheten av jämväl en sådan tillämpning.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* avfattades ifrågavarande stadgande (§ 23) i nära anslutning till vad 1932 års utredning föreslagit. Återkallelse eller tidsbegränsad indragning kunde enligt bestämmelsen äga rum, »när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest anledning därtill» förekom.

Vid 1936 års riksdag anmärktes i en motion (II: 724), att stadgandet om återkallelse av tillstånd, när »anledning därtill förekommer», lämnade trafikutövaren praktiskt taget utan skydd. I två andra motioner (I: 338 och II: 679) begärdes ett tillägg till bestämmelsen av innehåll, att trafik-tillstånd skulle anses ha upphört efter viss tid, om en tillståndshavare »icke har egen vagn registrerad på tillståndet och icke inom en tid av två månader låter registrera godkänd vagn».

I en till chefen för kommunikationsdepartementet ställd och av denne till 1936 års trafikutredning överlämnad skrivelse av den 6 april 1937 har *Sveriges trafikbilägares riksförbund* hemställt, att departementschefen måtte meddela de tillståndsgivande myndigheterna direktiv, syftande till att trafiktillstånd, vilka innehavas av personer med annat egentligt yrke som näring, återkallas.

Sveriges bilgodstransportörers riksförbund har i skrivelse den 30 juni 1938 till trafikutredningen framhållit bland annat, att i förordningen borde utsägas de omständigheter, som kunde föranleda indragning av tillstånd.

Länsstyrelsen i Värmlands län har i sitt yttrande till trafikutredningen rörande överflyttning av trafiktillstånd m. m. ifrågasatt, att förordningen borde innehålla föreskrift om att trafiktillstånd skulle upphöra att gälla inom viss tid sedan den för trafiken godkända bilen försålt eller på ägarens begäran avförts ur automobilregistret och ansökan om godkännande av annat fordon icke ingivits.

Enligt 1937 års *finska* förordning kan trafiktillstånd återkallas, därest tillståndshavaren ej längre uppfyller förutsättningarna för tillståndets erhållande eller tillståndsvillkoren ej iakttagas eller trafiken eljest ej behörigen handhaves.

Enligt 1926 års *norska* lag kan tillstånd återkallas, när så finnes påkallat.

Enligt 1935 och 1936 års *tyska* lagstiftning om fjärrgodstrafik *skall* tillståndet återkallas, om vissa föreskrifter upprepade gånger grovt överträdas. Tillståndet *kan* återkallas, om tillståndshavaren försummar sina skyldigheter enligt lagen eller överträder tillståndsvillkoren eller upprepade gånger icke uppfyller sina sociala skyldigheter eller när han inte har något för trafiken godkänt fordon.

1936 års trafikutredning.

Gällande stadgande om återkallelse av trafiktillstånd har en mycket allmän avfattning och är till följd härav ägnat att åstadkomma en viss osäkerhet vid rättstillämpningen.

Enligt trafikutredningens mening är det lämpligt att i förordningen ange vissa typfall, då den tillståndsbeviljande myndigheten skall äga rätt att återkalla tillståndet, såsom exempelvis svåra eller upprepade förseelser mot förordningen. Trafikutredningen har i detta sammanhang ägnat uppmärksamhet åt det fall, att tillståndshavare ej har vagn godkänd för trafiken eller eljest underlåter att begagna tillståndet. I dylika fall tala givetvis många gånger starka skäl för att tillståndet bör indragas. Tillståndet har lämnats för att tillgodose ett visst trafikbehov, och blir icke detta behov tillfredsställt, bör tillståndsmyndigheten taga under övervägande att återkalla tillståndet. Det synes vara att föredraga att låta dessa spörsmål få sin lösning från fall till fall vid tillämpning av stadgandet om återkallelse av trafiktillstånd än att i författningen inskriva tvingande bestämmelser, som kunna föranleda resultat, vilka ur social synpunkt vore mindre tillfredsställande.

Med hänsyn till de skiftande förhållanden, som kunna motivera en prövning av frågan om återkallelse, synes det lämpligt att medtaga en allmän bestämmelse, att tillståndet skall återkallas, då synnerlig anledning därtill förekommer.

Trafikutredningen har ansett sig böra föreslå sådan avfattning av nu ifrågavarande stadgande, att trafiktillstånd skall kunna av den tillstånds-givande myndigheten återkallas eller för viss tid indragas vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i förordningen, vid underlåtenhet att bedriva den tillåtna trafiken ävensom när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer. Därest en enligt tillståndshavarens mening oberättigad återkallelse eller indragning av tillståndet föreligger, äger tillståndshavaren draga ärendet under Kungl. Maj:ts prövning. Genom Kungl. Maj:ts avgörande i sista hand och genom biltrafiknämndens tillsyn finnas vissa garantier för att ifrågavarande stadgande i rättstillämpningen får en tillfredsställande tolkning.

I överensstämmelse med vad som gäller i fråga om körkort och i likhet med vad som föreslagits beträffande trafik kort bör enligt utredningens mening varning kunna meddelas i stället för återkallelse eller indragning, då det finnes anledning antaga, att tillståndshavaren skall låta rätta sig genom en dylik varning. Trafikutredningen har därför upptagit ett stadgande härom i förevarande paragraf. Dylik varning bör ej få överklagas.

I anslutning till denna paragraf bör erinras om att frågan om verkan av tillståndshavares konkurs behandlas i § 19. Av detta stadgande framgår, att tillståndshavare, som försatts i konkurs, ej äger själv fortsätta trafiken.

Då beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av tillstånd enligt trafikutredningens förslag i överensstämmelse med gällande förordning skola omedelbart lända till efterrättelse, är det givetvis av vikt, att den av beslutet berörde snarast erhåller del av detsamma. Eljest föreligger ju risk för att denne på grund av bristande kännedom om beslutet gör sig förfallen till ansvar för utövande av trafik, vartill han ej längre är berättigad.

Enligt trafikutredningens mening måste det ligga i såväl det allmännas som den enskildes intresse, att beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafik tillstånd genom vederbörande myndighets försorg snarast möjligt delgivas den, som beslutet avser. Utredningen har därför i nu förevarande sammanhang upptagit ett stadgande därom.

Vad ovan sagts rörande behovet av delgivning av beslut om återkallelse av trafik tillstånd, torde med samma styrka kunna anföras även beträffande återkallelse av tillstånd till uthyrningsrörelse och transportförmedling, varom närmare förmåles i §§ 32 och 33 i utredningens förslag. Motsvarande torde även gälla återkallelse av trafik kort, varvid dock är att märka, att länsstyrelse erhållit möjlighet att förhindra omedelbar verkställighet. Trafikutredningen har därför i vederbörliga sammanhang föreskrivit, att jämväl beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller om återkallelse av trafik kort skola genom vederbörande myndighets försorg delgivas den som avses med beslutet.

Enligt utredningens mening föreligga däremot ej tillräckligt starka skäl för att föreskriva skyldighet för myndighet att delgiva beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av godkännanden eller medgivanden, som omförmåles i förordningen. I dylika fall sker ofta återkallelsen efter ansökan av trafik utövaren, vilken antingen själv genom förfrågan hos länsstyrelsens tjänstemän eller ock genom länsstyrelsens kommissionär förskaffar sig besked om när beslut kan förväntas eller har meddelats. Skulle det i visst fall ligga i det allmännas intresse att den av sådant beslut berörde snarast underrättas om detsamma, torde den beslutande myndigheten på grund av sin allmänna uppsiktsskyldighet böra ombesörja att vederbörande om beslutet erhåller erforderlig kännedom.

I propositionen hade i nu ifrågavarande paragraf stadgats, att vägtrafikmyndigheten finge hos tillståndsgivande myndighet påkalla beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd. Trafikutredningen har ansett behov föreligga av ett liknande stadgande men har funnit detsamma böra upptagas i § 39 i utredningens författningsförslag.

Om vissa med trafiktillstånd förenade rättigheter och skyldigheter.

Beställningstrafik för personbefordran.

§ 21.

(Jämför 25 § 3—5 mom. i 1930 års M. F. samt § 24 i propositionen nr 161/1936.)

I 25 § 3—5 mom. i 1930 års *motorfordonsförordning* lämnas vissa föreskrifter om trafikutövares rättigheter. Dessa innebära för persontrafikens del i huvudsak följande. Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik äger att i anledning av beställning, som mottagits å ort inom trafikområdet, utföra körning från sådan ort jämväl till ort utom detsamma. Har bil tagits i bruk för körning utom stationsorten, skall bilen, sedan körningen avslutats, utan onödigt dröjsmål föras tillbaka till stationsorten. Sedan körning avslutats utom trafikområdet, får bilen tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet.

Dessa stadganden hava fått sin närmare utformning genom förordningar den 17 juni 1932 och den 14 juni 1933.

För att närmare belysa innebörden av dessa bestämmelser torde några exempel böra anföras.

En trafikutövare har tillstånd till stadstrafik med personbil i Stockholm. På grund av beställning i Stockholm (telefonledes eller på annat sätt) får han befordra en person från Stockholm till Södertälje eller avhämta en person i Södertälje för befordran till Stockholm. Men transporträtten är vidsträcktare. På grund av beställning i Stockholm får trafikutövaren nämligen avhämta en person i Tumba för befordran till Södertälje. Resan anses i dylikt fall ha börjat i Stockholm. I fråga om s. k. returkörning medför emellertid trafiktillståndet en ytterligare förmån. Har en körning avslutats i Södertälje, äger trafikutövaren, oaktat beställning ej mottagits i Stockholm, befordra en passagerare från Södertälje eller någon annan plats under direkta återvägen till Stockholm.

I detta sammanhang torde följande rättsfall vara av intresse. En trafikutövare, som hade länstrafiktillstånd för personbefordran inom Västerbottens län med stationsort i X., hade efter telefonbeställning till X. från Umeå kört utan passagerare till Umeå och därefter befordrat en person inom Umeå stad. Svea Hovrätt ogillade genom utslag den 12 januari 1934 åtal mot trafikutövaren, enär körningen måste antagas ha tagit sin början i X., där bilen vid beställningens mottagande befann sig.

I sitt i december 1932 avlämnade betänkande föreslog 1932 års trafik-utredning bland annat, att till de då gällande föreskrifterna i § 25 motorfordonsförordningen skulle göras ett tillägg av innehåll, att bil i stads- eller läns- trafik skulle — i den mån ej annat föränleddes av föreskrifterna i paragrafen — hållas tillgänglig å stationsorten och icke få för erhållande av beställning å körning uppställas eller kringföras utom denna. I *propositionen nr 193 till 1933 års riksdag* förklarade (sid. 41) föredragande departementschefen, att det syntes honom, som om det av utredningen sålunda föreslagna stadgandet kunde undvaras, då vad i detsamma föreskrivits torde följa av bestämmelsen om skyldighet att efter avslutad körning återvända till stationsorten.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* förordades, såsom ovan under § 13 framhållits, att trafikområdena skulle slopas för beställningstrafiken för personbefordran, varigenom enhetliga bestämmelser skulle gälla för stad och land. Enligt § 24 mom. 1 finge sådan trafik bedrivas inom stationsorten samt, därest och i den mån så erfordrades för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits bilens förare å stationsorten, utsträckas jämväl utom denna. Hade i anledning av sådan beställning körning avslutats utom stationsorten, skulle bilen utan omväg omedelbart återföras direkt till denna ort. Under återfärden finge bilen även utan föregående, å stationsorten mottagen beställning tagas i bruk för personbefordran till stationsorten eller till ort, som under färden passerades, samt, där det av trängande skäl påfordrades, jämväl till annan ort.

Vad i momentet sades om stationsort skulle, därest tillståndshavaren var ansluten till beställningskontor, upprättat av i § 31 omnämnd för- ening, gälla om den plats, som av kontoret anvisats såsom uppställnings- plats för bilen.

Dessa bestämmelser hade — bortsett från föreskriften om uppställnings- plats — avfattats i nära anslutning till 1932 års utrednings förslag (sid. 190—192). I sitt yttrande över detta förslag hade *bilbesiktningsmännen i Värmlands län* förordat det förtydligandet av stadgandet om returkör- ning, att bilen under återfärd skulle få tagas i anspråk för personbefordran även »mellan orter», som därvid passerades.

I § 24 mom. 2 i propositionen upptogs ett stadgande om överflyttning av bilar under viss förutsättning. Denna föreskrift, som föränletts (propo- sitionen sid. 75 och 76) av ett förslag av 1936 års trafiksakkunniga angående godstrafiken, innebar, att länsstyrelse kunde, därest det för tillgodo- seende av tillfälligt behov av persontrafik inom visst område erfordrades, medgiva, att bil finge under viss tid användas inom sådant område utan att återföras till stationsorten.

1936 års trafikutredning.

Frågan om utformningen av trafikutövarnas rättigheter sammanhänger givetvis intimt med spörsmålet, huruvida trafikområden böra fastställas.

Utredningen har under § 13 med anslutning till propositionen uttalat, att utredningen funnit övervägande skäl tala för att några särskilda trafikområden icke böra förekomma i fråga om persontrafiken. Utredningen är av den meningen, att den för närvarande stadgade rätten att i läns trafik för personbefordran upptaga beställning å körning även å annan plats inom trafikområdet än stationsorten i praktiken är av mycket ringa betydelse.

Nu ifrågavarande bestämmelser om persontrafikutövaras rättigheter ha i utredningens förslag utformats i viss anslutning till vad i sådant hänseende förordats i propositionen. Sålunda har föreslagits, att beställningstrafik för personbefordran skall få bedrivas inom stationsorten samt även utom denna, om så erfordras för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits bilens förare inom stationsorten. Har körning avslutats utom stationsorten, skall bilen utan onödigt dröjsmål återföras direkt till stationsorten. Några omvägar äro följaktligen icke tillåtna. Under återfärden får bilen tagas i anspråk för körning direkt tillbaka till stationsorten eller till ort, som passeras under återfärden. Detta stadgande bör givetvis tolkas på det sätt, att passagerare skall kunna tagas och avlämnas var som helst under den direkta återvägen.

Enligt propositionen skulle personbil under återfärden få tagas i bruk för personbefordran ej endast till stationsorten eller till ort, som under färden passerades, utan även till annan ort, »där det av trängande skäl påfordras». Den sistnämnda bestämmelsen, vilken tillkommit i anledning av en erinran av länsstyrelsen i Älvsborgs län, åsyftade t. ex. sådana fall, då en skadad måste omedelbart föras till lasarett. Enligt trafikutredningens mening kan ett dylikt stadgande undvaras. Med den utformning, utredningen givit undantagsbestämmelserna i § 1 i sitt förslag, torde nämligen de i detta sammanhang åsyftade transporterna i allmänhet falla utanför förordningens tillämpningsområde.

Den av 1932 års utredning i dess i slutet av 1932 avlämnade betänkan- de föreslagna bestämmelsen, att bil i stads- eller länstrafik skulle hållas tillgänglig på stationsorten och icke få uppställas eller kringföras utom denna för erhållande av beställning, synes böra upptagas i blivande lagstiftning. Denna föreskrift synes visserligen kunna härledas ur andra stadganden, men ur psykologisk synpunkt kan det vara värdefullt att hava en uttrycklig författningsbestämmelse i ämnet.

Såsom i motiveringen till § 13 framhållits bör med stationsort förstås en geografisk enhet såsom stad, köping, municipalsamhälle, kyrkby, hamn-

plats eller annat av länsstyrelsen fastställt område. Hinder torde sålunda icke möta att exempelvis anvisa en mindre socken såsom stationsort.

Någon motsvarighet till bestämmelsen i propositionen om bils uppställningsplats har ej medtagits i trafikutredningens förslag. Stadgandet synes icke vara av någon större praktisk betydelse. Uppställningsplatsen för en bil skall givetvis ligga inom fordonets stationsort. Vederbörande myndigheter komma säkerligen att ställa sig förstående till de önskningsom jämkningsfrågor om stationsorter, som kunna förmedlas av beställningskontorens verksamhet. För övrigt bör den omständigheten, att stationsort bestämts, ej utgöra hinder för länsstyrelserna att medgiva, att bil får under vissa tider uppställas på plats utom stationsorten, exempelvis vid en järnvägsstation för passning av tåg.

Enligt § 24 mom. 2 i propositionen skulle myndighet, därest så erfordrades för tillgodosende av tillfälligt behov av trafik inom visst område, äga rätt att medgiva, att bil finge under viss tid användas inom sådant område utan att återföras till stationsorten. Ett dylikt stadgande är otvivelaktigt ägnat att förhindra en ansvallning av trafikapparaten utöver det normala behovet inom visst område, då överskott på bilar samtidigt finnes inom angränsande eller närliggande områden. En sådan föreskrift har därför upptagits i trafikutredningens förslag, ehuru med något ändrad avfattning. Det väsentliga torde i allmänhet icke vara, att bilen ej behöver återföras till stationsorten, utan att bilen över huvud taget får utan hinder av bestämmelserna i paragrafen användas inom visst område.

Beställningstrafik för godsbefordran.

§ 22.

(Jämför 25 § 3—5 mom. i 1930 års M. F. samt § 26 i propositionen nr 161/1936.)

I 25 § 3—5 mom. i 1930 års *motorfordonsförordning* regleras närmare frågan om de rättigheter, som trafiktillståndet normalt medför för en utövare av stads- eller länstrafik för godsbefordran. Dessa stadganden ha erhållit sin nuvarande lydelse genom förordningar den 17 juni 1932 och den 14 juni 1933.

På grund av dessa bestämmelser äger innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik för godsbefordran att i anledning av beställning, som emottagits å ort inom trafikområdet, utföra körning även till ort utom det samma. Gods får emellertid ej hämtas utom trafikområdet annat än för transport till detta område och får under samma körning hämtas endast å *en* ort utom trafikområdet. Har körning avslutats å ort utom trafikområdet, får bilen tagas i bruk för körning av gods endast från denna ort direkt tillbaka till trafikområdet. Sedan körning avslutats utom stations-

orten, skall bilen, såvitt densamma ej tages i anspråk med stöd av de ovan nämnda reglerna, utan onödigt dröjsmål föras tillbaka till stationsorten.

För närmare belysning av dessa föreskrifter torde några exempel böra anföras.

En person har tillstånd till stadstrafik för godsbefordran i Stockholm. Han har då rätt att på grund av beställning (telefon- eller brevledes eller på annat sätt) i Stockholm forsla gods från denna stad till vilken plats som helst i landet. Han får även på grund av dylik beställning hämta gods på vilken plats som helst för transport till Stockholm med den begränsningen, att han under en och samma färd får taga gods å endast *en* plats utom Stockholm. Däremot är han ej berättigad att transportera varor från exempelvis Sundbyberg till Lidingö. Har en körning avslutats exempelvis i Södertälje, skall han utan onödigt dröjsmål återvända till Stockholm. Under återfärden får han — utan beställning i Stockholm — medtaga gods från Södertälje men icke från annan plats för körning direkt till Stockholm.

Genom den ovannämnda förordningen den 14 juni 1933, vilken trädde i kraft den 1 januari 1934, verkställdes vissa begränsningar av förut gällande hämtnings- och returkörningsrätt.

Före ikraftträdandet av denna förordning var en utövare av läns- eller stadstrafik för godsbefordran berättigad att i anledning av beställning, som av honom mottagits inom trafikområdet, hämta gods å ort utom detta för befordran till annan ort utom trafikområdet. En innehavare av tillstånd till stadstrafik för godsbefordran i Stockholm hade följaktligen rätt att på grund av beställning, som han mottagit i Stockholm, hämta gods i Uppsala för befordran till Västerås. I fråga om returkörningsrätten, vilken infördes först genom 1930 års förordning, gällde före 1934, att bil finge, sedan färd avslutats å ort utom trafikområdet, »å sådan ort» tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet. Denna bestämmelse har tolkats (se propositionen nr 193/1933 sid. 37) på det sätt, att — för att taga ett exempel — en trafikutövare, som innehade stadstrafiktillstånd i Stockholm och efter där mottagen beställning utfört körning till Uppsala, vore berättigad att upptaga gods för befordran till Stockholm, ej mindre i Uppsala än även å ort, belägen utefter genaste vägen mellan Uppsala och Stockholm eller i varje fall utefter väg, som kunde sägas leda direkt mellan dessa städer.

I *propositionen nr 193 till 1933 års riksdag* med förslag om vissa ändringar i motorfordonsförordningen uttalade föredragande departementschefen, att vissa åtgärder borde vidtagas i syfte att undanröja några av de påtagligaste olägenheterna, som föranleddes av den vidsträckta omfattning, i vilken beträffande såväl länstrafik som stadstrafik rätt till hämtning och returkörning förelåge.

Departementschefen anförde bland annat (sid. 39 och 40):

Jag finner mig icke böra föreslå någon ändring i nu gällande bestämmelser om hämtning, så vitt angår trafik, som avser personbefordran. Dels lärer denna trafik — om linjetrafiken är här icke fråga — vara av mindre betydelse i fråga om konkurrensen mellan å ena sidan automobiler samt, å andra sidan, järnvägar och sjöfart, och dels kunna med avseende å persontrafiken föreligga omständigheter, som göra det olägligt att för hårt binda automobiler i dylik trafik vid på förhand fixerade trafikområden.

Vad åter angår stads- och länstrafik för godsbefordran vill det synas, att densamma uteslutande bör tillgodose trafikbehovet inom trafikområdet. I sådant avseende bör visserligen medgivas, att automobil, som brukas i dylik trafik, må efter beställning, som mottagits inom trafikområdet, från ort inom densamma befordra gods till vilken ort som helst ävensom från ort utom trafikområdet avhämta gods för befordran till ort inom detsamma; i båda fallen torde nämligen transportererna tillgodose det egna trafikområdets behov. Däremot synes, även om dylik beställning skett, innehavare av trafiktillstånd icke böra medgivas rätt att å ort utom trafikområdet hämta gods för befordran till annan ort utom trafikområdet. En innehavare av tillstånd till länstrafik i Jönköpings län . . . bör följaktligen vid körning till Stockholm äga att var som helst inom Jönköpings län (dock icke i stad, såvida han ej tillika har tillstånd till stadstrafik i densamma) avhämta gods men däremot icke att avhämta dylikt utanför länsgränsen.

Hämtning av gods utom trafikområdet synes under en och samma körning böra få äga rum å endast *en* ort. Möjligheten att hålla hand över att icke inom andra trafikområden gods systematiskt upptages i annan omfattning än här förutsatts synes eljest bliva väsentligen minskad.

En begränsning av hämtningsrätten på sätt jag nu förordat torde böra kompletteras med en motsvarande begränsning i rätten till returkörning. I fråga om godstrafik bör enligt min mening automobilen få tagas i bruk för dylik körning endast å den ort utom trafikområdet, varest den första körningen avslutats. I nyssnämnda exempel bör följaktligen trafikutövaren, sedan körningen från Jönköpings län avslutats i Stockholm, endast där äga upptaga gods för direkt befordran till länet. Däremot bör han icke äga att under återresan upptaga gods förrän han kommit inom Jönköpings län.

Departementschefen anmärkte i ett annat sammanhang, att det syntes honom kunna göras gällande, att å ort, där bil finge tagas i bruk för körning, densamma jämväl finge utbjudas till körning.

Andra lagutskottet, vars utlåtande (nr 31) godkändes av riksdagen, tillstyrkte förslaget såsom innefattande ett försök att i någon mån stävja den osunda godstrafik, som i stor utsträckning utövades. Utskottet förutsatte, att länsstyrelserna, i fall där sådant kunde vara erforderligt till förekommande av att de föreslagna bestämmelserna skulle få alltför restriktiv karaktär, komme att tillse, att trafikområdena gjordes tillräckligt stora ävensom att i gränstrakter mellan olika län ett naturligt trafikområde, bestående av delar av två eller flera län, tillskapades.

I en av fyra av lagutskottets ledamöter avgiven *reservation* uttalades den uppfattningen, att riksdagen borde avstyrka samtliga i 25 § föreslagna

ändringar, varvid anfördes bland annat, att man med de föreslagna åtgärderna icke komme att vinna vad man åsyftade, nämligen förbättring av järnvägarnas ekonomi, varemot svårigheter skapades för trafikutövarna och ökade kostnader för trafikanterna. Vidare framhölls, att stadgandet om förbud mot hämtning å mer än en ort utom eget trafikområde vid samma körtur komme att medföra onödigt tomkörning och därmed ökade transportkostnader för den trafikerande allmänheten.

I anslutning till förslaget i propositionen utfärdades därefter den ovan nämnda förordningen den 14 juni 1933.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* upptogs i 26 § vissa bestämmelser angående de rättigheter, som närmast skulle tillkomma utövare av närgodstrafik.

Enligt mom. 1 skulle transport av gods i närtrafik under iakttagande av föreskrifterna om närtrafikområde och närtrafikavstånd få verkställas för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits bilens förare å stationsorten. Efter avslutad körning skulle bilen utan omväg omedelbart återföras direkt till stationsorten. Under återfärden finge bilen tagas i bruk för transport av gods till stationsorten eller till ort, som under återfärden passerades, oaktat beställning icke mottagits å stationsorten.

Detta stadgande hade i sina huvuddrag föreslagits av 1932 års utredning, som i sitt betänkande framhållit (sid. 192 och 193), att efter trafikens uppdelning i när- och fjärrgodstrafik borde utövare av närgodstrafik lämnas frihet att i enlighet med sitt yrkesintresse organisera och bedriva sin trafik så ändamålsenligt som möjligt. De begränsningar, som beträffande trafikens bedrivande inom närtrafikområdet kunde befinnas erforderliga, torde, i likhet med vad som gällde beträffande beställningstrafik med personbilar, huvudsakligen böra åsyfta att skydda trafikutövarna från inbördes konkurrens och att för allmänheten garantera tillgång på bilar på de platser, som anvisats såsom stationsorter för ifrågavarande slag av trafik.

I mom. 2 och 3 i propositionen upptogs på förslag av 1936 års trafik-sakkunniga vissa bestämmelser rörande skydd för lokala transporter samt angående överflyttning av bilar. För närgodstransport uteslutande inom viss stad finge sålunda icke användas bil med stationsort utom staden, såvitt ej länsstyrelsen lämnat medgivande därtill. Då behov av dylikt skydd kunde förefinnas även i fråga om annat område än stad, bemyndigades länsstyrelserna att förordna, att dylik inskränkning även skulle gälla i fråga om annat samhälle eller visst område inom länet. Länsstyrelse ägde vidare på grund av tillfälligt behov av godstransporter inom visst område medgiva, att bil finge under viss tid användas inom sådant område utan att återvända till stationsorten.

Såsom motivering till de i mom. 2 och 3 föreslagna bestämmelserna hade 1936 års trafiksak-kunniga anfört (sid. 24 och 25):

Från trafikutövarerådet har uttalats farhåga för att den av trafikutredningen föreslagna lydelsen kunde medföra, att trafikutövare med stationsort å landsbygden utsatte åkare i de städer, som fölle inom deras närtrafikområde, för obehörig konkurrens genom att å sin stationsort upptaga beställningar även å sådana transporter, som skulle äga rum allenast inom en viss stads område. Dylika transporter borde tydligen ur ordningssynpunkt i första hand förbehållas trafikutövare med stationsort inom vederbörande stad; och en konkurrens därom med utom staden stationerade trafikutövare skulle icke bliva rättvis med hänsyn till att städernas trafikutövare merendels arbetade med mycket högre kostnader för personalavlöningar, garage m. m. än trafikutövare med stationsort på landet. Till den av trafikutredningen föreslagna bestämmelsen borde därför fogas förbud mot att för närgodstransport uteslutande inom viss stad använda automobil med stationsort utom staden, där ej länsstyrelse sådant medgivit. Genom en sådan bestämmelse skulle å ena sidan förhindras en permanent konkurrens av nyss angivna slag, men å andra sidan möjliggöras att vid ett tillfälligt ökat behov av lastbilar inom staden, t. ex. vid flyttningsdagar, med länsstyrelsens medgivande taga i anspråk även bilar med stationsort utom staden.

Det sålunda framlagda förslaget är enligt vår mening även från det allmännas synpunkt sett att förorda med hänsyn till att det till gagn för alla skulle innebära ett skydd för möjligheten att inom städerna upprätthålla en god organisation av lastbilstrafiken. Emellertid kan enligt vår mening samma behov till skydd för ett ordnat transportväsende göra sig gällande även inom andra större samhällen eller inom vissa områden inom ett län . . .

Icke sällan kan behov uppkomma att inom ett visst område kunna taga i anspråk ett större antal lastbilar än vad som motsvarar det normala trafikbehovet och att till en tid hålla dessa stadigvarande sysselsatta i trakten utan att återföra dem till stationsorten. Så är fallet exempelvis vid timmerdrivningar, vägarbeten och större byggnadsarbeten. Det kan även visa sig önskvärt att för detta ändamål kunna tillfälligt överflytta ett antal bilar från ett närtrafikområde till ett annat. Det synes önskvärt att legalisera en dylik anordning, vilken möjliggör en i sig själv önskvärd rörlighet i trafikmaterielen utan förfång för andra intressen och tillika gör det onödigt att för tillgodoseende av ett tillfälligt trafikbehov utfärda ett antal trafiktillstånd, som, därest en dylik överflyttning kunnat ske, icke skulle hava erforderats.

Till 1936 års trafikutredning ha inkommit två framställningar rörande överflyttning av bilar m. m.

Sålunda har Svenska byggnadsentreprenörföreningen i skrivelse den 13 februari 1937 anfört i huvudsak följande:

Vid åtskilliga vägarbeten, särskilt vid schaktningsarbeten samt de hel- och halvpermanenta vägbeläggningarna, måste stora massor eller stora mängder materialier av olika slag transporteras landsvägsledes under en ganska begränsad tid. För dessa transporter användas huvudsakligen lastbilar, vilka i regel tillhandahållas av utövare av yrkesmässig lastbilstrafik . . .

Enär på landsbygden tillgången på lämpliga lastbilar numera är ganska begränsad tillfölje den restriktiva politik länsstyrelserna i regel följa vid beviljandet

av trafiktillstånd, har det vid upprepade tillfällen visat sig, att betydande svårigheter uppstått för vägentreprenörerna, då dessa vid de nyss skildrade transporttillfällena velat anskaffa nödigt antal lämpliga lastbilar. Dessa måste nämligen, i anslutning till gällande författning, hämtas från det län, där arbetsföretaget är beläget . . .

Självfallet ligger det uti trafikanternas och därmed också i näringslivets intresse, att tillståndsgivningen av myndigheterna handhaves på sådant sätt, att tillgången på lastbilar blir riklig, varigenom nödig konkurrens till förhindrande av oskäligt höga fraktpris kan vidmakthållas. Det lär dock icke skäligen kunna krävas, att tillgången på lastbilar inom varje län för sig hålles så stor, att även stora, mera sällan förekommande, transportbehov kunna avvecklas utan störningar. I dylika fall böra bilar kunna tagas från angränsande eller närliggande län. Det gäller således att tillse, att överflyttning av tillstånd från län till län eller utsträckning av tillstånd, gällande i ett visst län, till att gälla även angränsande (eller närbelägna) län, kan ske friktionsfritt och utan onödig och tidskrävande omgång . . .

Svenska byggnadsentreprenörföreningen, som bland sina medlemmar räknar bland annat nästan alla de firmor, vilka i större omfattning utföra vägar och vägbeläggningar, har velat fästa 1936 års trafikutrednings uppmärksamhet på de här ovan berörda förhållandena med en hemställan, att i det blivande förslaget till föreskrifter om den yrkesmässiga automobiltrafiken här framställda önskemål måtte bliva beaktade.

Byggnadsentreprenörföreningen tillåter sig såsom en framkomlig väg antyda, att lastbilsägare beredas möjlighet att i förväg erhålla villkorligt tillstånd till trafik, förutom i eget län, även i visst eller vissa andra län. Sedan kunde länsstyrelsen i det län, där det ökade tillfälliga trafikbehovet uppstode, på särskild ansökan fastställa tid, omfattning och andra detaljer i samband med utsträckningen av tillståndet. Enär sökandens lämplighet m. m. redan har prövats i förväg i båda länen, böra de nyssnämnda detaljerna kunna avgöras mycket snabbt av vederbörande länsstyrelse.

I skrivelse den 22 oktober 1937 har *Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund m. fl.* hemställt, att trafikutredningen måtte föreslå bestämmelser, vilka medgiva lokala myndigheter rätt att på förslag av trafikbilägaresammanslutning beordra trafikbilägare att tillfälligt utföra uppdrag på annan stationsort än den i resolutionen angivna.

Åtskilliga spörsmål, som röra trafikutövares rättigheter, ha under senare år varit föremål för domstols prövning.

Högsta domstolen har den 5 maj 1937 meddelat utslag i anledning av åtal mot en innehavare av tillstånd till länstrafik inom Örebro län, vilken befordrat gods från Norrköping till Örebro och sålunda från ort utom länet till stad inom länet. Högsta domstolen ansåg enhälligt otillåten yrkesmässig trafik föreligga (se N. J. A. 1937: 267).

Ett mål, som avgjordes av Svea Hovrätt den 15 maj 1936 (se Sv. J. T. 1937 Ref. sid. 28), gällde frågan om skyldigheten att återvända till stationsort.

Fyra trafikbilägare utförde under hösten 1935 för statens arbetslöshetskommissions räkning körning av grus från ett grustag till en vägbyggnad. Allmän

åklagare yrkade ansvar å dem för det de under den tid, då gruskörningen verkställdes, utan tillstånd haft de för transportererna använda bilarna stationerade utom stationsorten. De tilltalade invände, att de icke varit skyldiga att återföra bilarna till respektive stationsorter förrän den kontraherade arbetsprestationen blivit utförd.

Underrätten yttrade, att de tilltalade icke kunde anses ha överträtt 25 § 4 mom. motorfordonsförordningen därigenom, att de underlåtit att efter varje slutat dagsverke återvända till sina respektive stationsorter utan i stället under tiden för körningen bott och haft sina bilar stationerade vid arbetsplatsen.

Hovrätten fastställde underrättens utslag.

1936 års trafikutredning.

Enligt gällande lagstiftning äger som bekant en innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik verkställa transporter av gods från sitt trafikområde till vilken plats som helst i landet under den förutsättningen, att beställning å transporten mottagits inom *trafikområdet*. En dylik trafikutövare äger jämväl efter föregående beställning inom trafikområdet hämta gods på vilken plats som helst i landet och forsla detsamma till *trafikområdet*, dock med den begränsningen att gods får avhämtas endast å *en* plats utom trafikområdet. Vidare stadgas, att om en körning avslutats å plats utom stationsorten, vare sig denna plats är belägen inom eller utom trafikområdet, bilen skall *utan onödigt dröjsmål* återföras till stationsorten. Därest en körning avslutats utom trafikområdet, äger emellertid trafikutövaren taga gods i retur till vilken plats som helst inom *trafikområdet*, varvid den viktiga inskränkningen har gjorts, att godset endast får tagas å den plats, där körningen avslutats.

Enligt propositionen fick i närgodstrafik transport av gods verkställas för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits bilens förare å *stationsorten*. Efter det sådana transporter verkstälts, skulle bilen *utan omväg omedelbart återföras direkt* till stationsorten. Under återfärden skulle bilen få tagas i bruk för transport av gods till *stationsorten eller till plats, som under återfärden passerades*, oaktat beställning å transporten ej mottagits å stationsorten. Enligt propositionen fick transport över huvud taget ej verkställas över gränserna för det närtrafikområde, som anvisats trafikutövaren. Dessutom hade viss begränsning i fråga om transportlängden föreskrivits.

De gällande bestämmelserna om hämtningsrätt och rätt till returkörning ha givit anledning till åtskilliga erinringar från trafikutövarnas och allmänhetens sida. Sålunda har gjorts gällande, att desamma på ett olämpligt sätt begränsade lastbilarnas användbarhet, varvid framhållits, att dessa restriktiva bestämmelser icke vore helt motiverade av behovet att skydda trafikutövarna från olämplig konkurrens sinsemellan och att förhindra en osund taxepolitik. Dessa erinringar torde icke kunna fränkännas visst fog.

Såsom utredningen närmare utvecklat i den allmänna motiveringen synas förhållandena inom den yrkesmässiga biltrafiken ha undergått en ej oväsentlig förändring till det bättre under senare år. Det torde även böra erinras om att trafikutredningen i sitt förslag upptagit en bestämmelse (§ 24) om legalisering av trafikutövarnas sammanslutningar, varigenom otvivelaktigt skapas ökade möjligheter att komma till rätta med osund konkurrens och osunda förhållanden över huvud taget inom den yrkesmässiga trafiken.

Det synes böra allvarligt ifrågasättas, huruvida ej en uppmjukning av gällande bestämmelser om hämtning och returkörning bör komma till stånd.

Beträffande *hämtningsrätten* synas skäl tala för att slopa det nuvarande förbehållet, att gods får avhämtas endast å *en* plats utom trafikområdet, samt i stället medgiva obegränsad hämtningsrätt efter föregående beställning inom trafikområdet. Det bör sålunda stå en trafikutövare fritt att i anledning av beställning, som han mottagit inom trafikområdet, under en och samma körning verkställa hämtning av gods på flera platser utom trafikområdet. I normalfallet torde det visa sig, att det relativt sällan ifrågakommer hämtning på mer än två ställen under samma körning.

I fråga om *returkörning* torde det vara allmänt bekant, att bestämmelsen, att gods får avhämtas allenast på den plats, där körningen avslutats, givit anledning till ett synnerligt stort antal överträdelser, vilka mer eller mindre maskerats. Enligt trafikutredningens mening bör gods få tagas var som helst inom det lokalområde, där körningen avslutats, för transport till trafikutövarens eget lokalområde. Rätt till returkörning skall sålunda föreligga, även om godset icke tages på den plats, där körningen avslutats, utan å annan plats inom samma lokalområde. Därest gods ej kan erhållas, bör bilen utan dröjsmål återföras direkt till stationsorten.

I likhet med vad som föreslagits för persontrafikens del torde böra föreskrivas, att förare icke må för att erhålla beställning å körning uppställa eller kringföra bil utom stationsorten.

Då transporträtten kommer att vara begränsad till transporter från eller till det egna lokalområdet, torde behovsprövningen icke bliva nämnvärt försvårad genom den ovan förordade utökningen av trafikutövarnas rättigheter.

Om städerna såsom regel ej längre anses böra vara särskilda trafikområden, torde det vara nödvändigt att lämna vissa föreskrifter i syfte att förebygga en osund konkurrens inom städer. Ett dylikt behov kan föreligga även i fråga om andra samhällen eller områden med mera sammanträngd befolkning.

Trafikutredningen har därför i sitt förslag upptagit bestämmelsen, att för godstransport uteslutande inom viss stad icke må användas bil med

stationsort utom staden, såvitt ej länsstyrelsen sådant medgivit. En dylik föreskrift är givetvis ägnad att underlätta övergången till det föreslagna systemet med enhetliga lokalområden. Bemyndigandet för länsstyrelserna att medgiva avvikelser från vad ovan föreslagits har i första hand tillkommit med tanke på mindre städer med ringa lokal trafik, för vilken intet behov av skydd förefinnes.

Da samma skyddsbehov som för städer kan — såsom ovan framhållits — vara för handen i fråga om större samhällen eller eljest tätare bebodda delar av ett län, har trafikutredningen i sitt förslag öppnat möjlighet för länsstyrelserna att förordna, att inskränkning, som sålunda gäller i fråga om rätt till godsbefordran inom stad, även skall tillämpas inom annat samhälle eller beträffande visst område inom länet. Länsstyrelses beslut om sådan inskränkning skall intagas i länskungörelserna.

I övrigt torde för godstrafikens del böra lämnas samma föreskrifter som i fråga om persontrafiken beträffande åtgärder för tillgodoseende av tillfälligt trafikbehov.

I detta sammanhang torde böra behandlas den av Svenska byggnadsentreprenörföreningen till 1936 års trafikutredning ingivna, ovan omfördälda skrivelsen rörande åtgärder i anledning av vissa tillfälliga trafikbehov. Genom möjligheten för myndigheterna att överflytta bilar från ett område till ett annat för att möta ett tillfälligt behov av utökning av lastbilparken torde de intressen, som föranlett föreningens skrivelse, bliva till väsentlig del tillgodosedda. Ett beslut om överflyttning skall enligt utredningens förslag gälla utan hinder av besvär. Därest sådan överflyttning icke kan över huvud taget eller i erforderlig utsträckning genomföras, torde vederbörande tillståndsgivande myndighet genom att lämna nya tillstånd kunna fylla den tillfälliga bristen på lastbilar i yrkesmässig trafik. Dylika nya tillstånd torde många gånger lämpligen böra begränsas med hänsyn till tid och transportslag. Ett sådant förfarande skulle i de av föreningen angivna fallen icke behöva föranleda någon avsevärd tidsutdräkt. Enligt § 44 i utredningens förslag skall tillståndsmyndigheten, då särskilda skäl föreligga, äga rätt att i tillståndsbeslutet förordna, att beslutet skall gå i verkställighet utan hinder därav, att detsamma ej vunnit laga kraft. Den av föreningen föreslagna lösningen synes i varje fall icke vara att rekommendera.

Därest beställningskontor i större utsträckning komma till stånd och inleda samarbete med varandra och andra kommunikationsmedel samt mera stabiliserade förhållanden över huvud taget uppnås på transportmarknaden, böra statsmakterna givetvis taga ställning till frågan, huruvida ytterligare utvidgning av trafikutövarnas befogenheter lämpligen bör medgivas.

Sammankoppling av transporter.

I § 27 i *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* upptogs stadgandet, att till befordran i närgodstrafik eller närgodslinjetrafik icke finge mottagas gods, därest av omständigheterna framginge, att detsamma genom två eller flera till varandra anslutande transporter i närgods- eller närgodslinjetrafik vore avsett att befordras på längre avstånd än vad i sådan trafik vore medgivet.

Detta stadgande hade — bortsett från viss formell ändring — föreslagits av *1932 års trafikutredning*, som anförde bland annat (sid. 193), att förbudet uppenbarligen icke innebure något hinder för att låta transporter i närtrafik anslutas till fjärrtrafik, vare sig för framförande av gods, som sedermera skulle befordras i fjärrtrafik eller för distribuering av gods, som dessförinnan befordrats i fjärrtrafik. Givetvis åsyftades än mindre det fall, att fråga vore om flera transporter i närtrafik, vilka icke omedelbart utan genom förmedling av järnvägar eller sjöfart anslöte sig till varandra.

Frågor om sammankoppling av transporter ha under de senaste åren vid åtskilliga fall prövats av domstol.

I ett av dessa mål voro fakta i korthet följande:

A. och B. innehade bägge tillstånd till länstrafik inom Skaraborgs län. A. befordrade gods från Göteborg till viss plats i nämnda län, varefter B. vidarebefordrade godset till Tidaholm. Transporten sedd i sin helhet ägde alltså rum från ort utom länet till stad inom länet.

Högsta domstolen, dit målet fullföljdes, ansåg i utslag den 3 maj 1937 enhälligt, att otillåten yrkesmässig trafik förelåg (N. J. A. 1937: 267).

Ett annat mål, som avgjordes av Svea Hovrätt den 30 mars 1936, gällde följande fall:

N., vilken hade länstrafiktillstånd för godsbefordran inom Västmanlands län med stationsort i A., hade befordrat gods från Stockholm till A., varefter viss del av nämnda gods efter omlastning transporterats till B. i Kopparbergs län.

Hovrätten dömde till ansvar, enär vid godsets transporterande från Stockholm till A. uppenbarligen varit avsett, att godset möjligen med undantag allenast av någon mindre del, skolat av N. vidarebefordras till B., samt vid sådant förhållande — även om godset, innan det vidarebefordrats till B., kunde hava varit upplagt i A. någon tid — N. måste genom transportererna ifråga hava överskridit det honom meddelade trafiktillståndet.

1936 års trafikutredning.

Trafikutredningen har i fråga om beställningstrafik för godsbefordran i sitt förslag upptagit vissa föreskrifter rörande lokalområden samt trafikutövers rättigheter. Genom dessa stadganden ha trafikutövarnas möjligheter att verkställa körningar i viss utsträckning begränsats. Det kan givetvis icke vara tillåtet för två utövare av beställningstrafik att kringgå dessa bestämmelser på det sätt, att var och en av dem — formellt oantastligt — utför delar av en körning, som ingen av dem kunnat i dess helhet ombesörja.

Därest sådana transporter ansåges vara lagliga, hade otvivelaktigt öppnats möjligheter för trafikutövarna att genom fria överenskommelser och tämligen enkla arrangemang sätta föreskrifterna om lokalområden och begränsningen av trafikutövarnas rättigheter ur funktion.

Såsom framgår av redogörelsen ovan hava domstolarna vid flera tillfällen haft att taga ställning till frågan om sammankoppling av transporter. Åtals- och domstolsmyndigheternas möjligheter att komma till rätta med ifrågavarande förhållanden ökas givetvis genom stadgandet i § 46 i utredningens förslag, enligt vilket förfaranden, som uppenbart åsyfta kringgående av bestämmelserna i förordningen, skola anses utan verkan vid uppkommande frågor om författningens tillämplighet.

Enligt trafikutredningens mening bör hinder icke möta att anknyta en transport i beställningstrafik till en transport i linjetrafik eller till en sådan regelbunden körning, som förmedlas av rörelse, varom förmäles i § 33. Den regelbundna transportförmedlingen står ju linjetrafiken mycket nära. Körningen i beställningstrafik torde i dylika fall böra ses utan samband med den fortsatta eller föregående transporten. Ett annat betraktelsesätt skulle resa svåra och varken av allmänna eller enskilda intressen tillräckligt motiverade hinder för den anslutnings- och distributionstrafik, som är ett naturligt led i godsuppsamlingscentralernas verksamhet. Givetvis bör beställningskörning i anslutning till järnväg eller fartyg bedömas såsom enkel körning. För att närmare åskådliggöra trafikutredningens uppfattning i förevarande hänseenden torde ett exempel böra lämnas. Det bör sålunda anses tillåtet för en bil från Göteborg att efter där mottagen beställning avhämta gods å en plats inom annat lokalområde, exempelvis i Varberg, och köra detsamma till Göteborg för vidare befordran med tåg, fartyg, i linjetrafik eller genom koncessionerad transportförmedlings försorg till Stockholm samt för en bil från Stockholm att därefter forsla godset från Stockholm till en ort i annat lokalområde, exempelvis Uppsala. Däremot bör det ej föreligga rätt för de båda bilarna från Göteborg och Stockholm att i anslutning med varandra tillsammans köra godset från Varberg till Uppsala, vilken transport ingen av dem kunnat ensam utföra i beställningstrafik. En bil från det lokalområde, vartill Varberg hör, och en bil från det lokalområde, vartill Uppsala är att hänföra, torde däremot vara oförhindrade att i anslutning verkställa denna transport, då ju körningen i dess helhet kunnat ombesörjas av båda bilarna var för sig. Givetvis kan en rad av olika kombinationer tänkas.

Enligt trafikutredningens mening torde det varken vara behövt eller lämpligt att i förordningen inskriva några rättsregler om sammankoppling av transporter. I sista hand ankommer det givetvis på rättstillämpningen att med ledning av lagstiftningens lydelse och syfte skipa rättvisa i det särskilda fallet.

Transportplikt.

§ 23.

(Jämför 25 § 2 mom. i 1930 års M. F. samt § 30 i propositionen nr 161/1936.)

Enligt 25 § 2 mom. i 1930 års motorfordonsförordning 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). Den myndighet, som meddelat tillståndet, äger emellertid, där så av särskilda omständigheter påkallas, helt eller delvis medgiva befrielse från denna skyldighet.

Intill år 1934 omfattade körskyldigheten allenast personbefordran, men utsträcktes därefter till att omfatta även godstrafiken.

I propositionen nr 161 till 1936 års riksdag hade stadgandet om körskyldigheten utformats på följande sätt (§ 30):

Innehavare av tillstånd till yrkesmässig 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 sådan trafik upplåtna vägar, allt under förutsättning:

- a) att befordringen icke är enligt gällande författningar förbjuden,
- b) att befordringen kan ske med automobil, som trafikutövaren erhållit tillstånd att använda i yrkesmässig trafik, eller, vad fjärrgodstrafik angår, antingen med sådan automobil eller med automobil, vilken fjärrtrafikutövare eljest äger anlita,
- 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 lastbils-sändning;

ägande 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 § 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.

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.

Bestämmelserna, som icke närmare motiverats i propositionen, hade i sak föreslagits av 1932 års trafikutredning.

Såsom närmare framgår av utredningens betänkande (sid. 196—199) hade föreskrifterna om transportplikt avfattats med viss ledning av huvudstadgandet i § 3 mom. 1 i järnvägstrafikstadgan, vilket har följande lydelse:

Järnväg är skyldig att mot vederbörligen fastställda avgifter mellan järnvägens för allmän trafik upplåtta 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 föranlett eller förmått avvärja.

Vid 1936 års riksdag uttalades i en motion (II: 707), att bestämmelsen, att i beställningstrafik för godsbefordran avgift skulle erläggas för hel lastbilsändning för att körskyldighet skulle föreligga, måste komma att verka mycket betungande för allmänheten.

För tolkningen av gällande föreskrift om transportplikt torde följande rättsfall (se N. J. A. 1936: 303) vara av intresse.

En innehavare av tillstånd till biltrafik för godsbefordran, nedan kallad S., vägrade — sedan han hotats med blockad — att slutföra körning av gods, som lossats från ett blockerat fartyg.

Allmän åklagare yrkade vid Rådhusrätten i Simrishamn ansvar å S. för det han vägrat utföra sådan körning, som tillståndet avsåge.

S. invände, att han på grund av de ekonomiska risker, som ett fortsättande av körsloerna skulle ha inneburit, hade funnit giltigt skäl för vägran att vidare köra föreligga.

Rådhusrätten dömde S. till böter, »då den av S. föreburna orsaken till hans vägran icke utgjorde giltig anledning till underlåtenhet att fullgöra honom åliggande skyldighet att på anmodan utföra körning inom stadens område».

Hovrätten över Skåne och Blekinge, där S. besvärade sig, befriade S. från bötesstraffet, »enär, enligt vad i målet vore upplyst, S:s vägran att slutföra körningen föranletts av mot honom riktat hot om blockad, samt S. med hänsyn till de ekonomiska risker, som en sådan uppenbarligen kunnat för honom medföra, finge anses hava haft giltigt skäl för sin vägran».

Två av Hovrättens fem ledamöter ville emellertid fastställa bötesstraffet.

Justitiekanslersämbetet fullföljde talan och anförde bland annat: Frågan huruvida hotelse uttalad från part i arbetskonflikt skall befria innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik från honom eljest åliggande körplikt syntes vara av principiell betydelse. I sin framställning till ämbetet om fullföljande av talan i målet hade åklagaren framhållit, att — om hot av ifrågavarande art godtoges såsom giltigt skäl för vägran att köra — så måste bliva fallet även med hot som innefattades i tillsägelse från någon av den körpliktiges större kunder att ej fullgöra körning åt viss för kunden misshaglig konkurrent. Enligt ämbetets uppfattning kunde fog icke fränkännas vad åklagaren sålunda framhållit. Då vidare förevarande principiella fråga bedömts olika av de båda instanser, som handlagt målet, och skiljaktiga meningar även yppats bland de i Hovrättens avgörande deltagande ledamöterna, hade ämbetet ansett sig böra underställa målet Kungl. Maj:ts prövning.

Genom utslag den 10 juni 1936 fastställde Högsta domstolen Rådhusrättens utslag. Högsta domstolen ansåg följaktligen, att körplikt förelegat.

Tre av de sju justitieråd, som deltog i avgörandet, voro emellertid skiljaktiga och ville befria S. från ansvar, en av dessa med den motiveringen, att »vad i målet förekommit ej föranleder till annat antagande än att det mot S. riktade hotet om blockad måste hava för honom framstått såsom ineffattande giltigt skäl enligt 25 § 2 mom. motorfordonsförordningen för vägran att utföra körningen».

I skrivelse den 10 januari 1938 till 1936 års trafikutredning har *Svenska transportarbetareförbundet* hemställt om sådan omarbetning av stadgandet om transportplikt, att av bestämmelsen klart framgår, att innehavare av trafiktillstånd må hava rätt att neka körning, då de ekonomiska konsekvenserna för honom skulle bliva sådana, att han därav skulle lida uppenbar skada.

1936 års trafikutredning.

Föreskrifterna om transportplikten hava utformats i nära anslutning till vad i sådant hänseende föreslagits i propositionen. Trafikutredningen har emellertid — utöver vissa ändringar av huvudsakligen formell natur — ansett sig böra förorda vissa jämkningar.

Enligt propositionen skulle transportplikt föreligga under förutsättning bland annat att i beställningstrafik för godsbefordran avgift erlades av en eller flera beställare för hel automobilast. Mot denna bestämmelse har, såsom framgår av utredningens redogörelse, erinringar framställts. Trafikutredningen, som ansett ett dylikt stadgande ej kunna undvaras, har emellertid föreslagit sådan uppmjukning av detsamma, att den tillståndsgivande myndigheten skall, då så med hänsyn till trafikens omfattning eller eljest lämpligen kan ske, äga möjlighet att något skärpa transportplikten i förevarande fall.

Från visst håll har uttalats det önskemålet, att transportplikt ej borde förefinnas vid blockadsituationer. Enligt trafikutredningens mening kunna i dylika fall förhållandena gestalta sig mycket olika. Man jämföre exempelvis det fall, att de vid ett industriföretag anställda chaufförerna förklara strejk samt företagaren beslutar för transporters utförande anlita utövare av yrkesmässig lastbilstrafik, vilka eljest icke forsla gods åt företaget, med den situationen, att strejk utbryter vid ett företag, som sedan lång tid tillbaka för transporter anlitat vissa innehavare av tillstånd till lastbilstrafik. Här föreligger ett arbetsfredsspörsmål, som rätteligen bör behandlas i ett annat och större sammanhang. Utvecklingen på arbetsmarknaden har otvivelaktigt gått i riktning mot ökad vilja till samförstånd mellan olika organisationer med därav följande avspänning, till följd varav förevarande spørsmål icke torde ha samma aktualitet nu som tidigare.

Trafikutredningen har icke ansett sig kunna förorda något direkt stadgande om jämkning av transportplikten med hänsyn till förekommande

blockadsituationer. Utredningen har emellertid med hänsyn till bland annat ifrågavarande fall ansett det vara lämpligt att behålla det för närvarande gällande allmänna stadgandet, att transportplikt ej skall föreligga, då giltigt skäl för vägran är för handen. I tvivelaktiga fall bör trafikutövaren hänvända sig till den tillståndsgivande myndigheten, vilken bör, då förhållandena därtill föranleda, kunna medgiva befrielse från befordringsplikten, därest sådan anses föreligga. För att ytterligare underlätta en sådan anordning har utredningen föreslagit, att tillståndsmyndigheten skall äga rätt att närmare bestämma transportplikten och befria helt eller delvis från densamma ej endast vid meddelandet av trafiktillstånd, vilket föreslagits i propositionen, utan även när anledning därtill eljest förekommer.

**Befrämjande av sammanslutningar mellan vissa trafikutövare.
Legalisering av beställningskontor.**

§ 24.

(Jämför § 31 i propositionen nr 161/1936.)

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* upptogs i § 31 stadgandet, att innehavare av tillstånd till beställningstrafik skulle, därest den tillståndsbeviljande myndigheten därom förordnat, vara skyldig att ansluta sig till viss av nämnda myndighet godkänd förening av utövare av yrkesmässig trafik för upprättande av beställningskontor eller för handhavande av de gemensamma uppgifter, som myndigheten funne eljest böra för trafikens ordnande åläggas en sådan sammanslutning.

Bestämmelsen föreslogs av 1932 års trafikutredning och vann anslutning av så gott som samtliga, vilka yttrat sig rörande densamma. Länsstyrelsen i Örebro län ansåg dock, att paragrafen borde utgå.

1932 års utredning framhöll i sitt betänkande bland annat (sid. 122—124), att en ändamålsenlig organisation av utövare av allmän trafik inom ett visst samhälle eller inom en viss krets av samhällen uppenbarligen kunde tillgodose många viktiga intressen. I första hand underlättades därigenom för trafikutövarna förvaltningen av sådana angelägenheter, som vore för dem gemensamma, såsom t. ex. anordnandet av gemensamt beställningskontor eller av gemensam telefonväxel, anskaffande och tillhandahållande av gemensamt reservmateriel samt avgivande av utlåtande och framställningar i sådana fall, då ett representativt uttryck för deras gemensamma uppfattning erfordrades. 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 fyllde behöriga anspråk, måste genom en dylik organisation befrämjas.

Det måste vidare förutsättas, att i samma mån som trafikutövarna övervunne den nuvarande splittringen, en sundare prösbildning och större stabilitet i frakterna skulle kunna åstadkommas. Även ur allmänhetens synpunkt vore en organisation av förevarande slag till övervägande del att betrakta såsom en fördel särskilt därigenom, att beställningar av eller andra uppgörelser om körningar underlättades till följd av att trafikkunden kunde 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.

I fråga om anslutningens omfattning yttrade utredningen, att anslutning icke borde åläggas utöfvare av beställningstrafik i sådana fall, då skäl för undantag från en sådan skyldighet föreläge, såsom t. ex. då beställningstrafik endast utgjorde en underordnad del av ett järnvägs- eller linjeföretags rörelse. Likaledes torde även sådana institutioner såsom exempelvis hyrverk, vilkas rörelse icke vore att jämställa med övriga slag av beställningstrafik, böra undantagas i detta sammanhang. Utredningen påpekade slutligen vikten av att tillse, att föreningar av ifrågavarande slag fyllde den uppgift, som i allmänhetens intresse ålagts dem, och icke obehörigen utnyttjades av trafikutövarna till förfång för det allmännas intressen.

Trafikutredningens förslag tillstyrktes livligt av *1936 års trafiksakkunniga* (sid. 16—18).

Vid *1936 års riksdag* uttalades i en motion (II: 707), att det vore synnerligen ovanligt och orimligt att lämna tillståndsmyndigheten en så långt gående fullmakt, att den kunde tvinga till ingående i föreningar eller dylikt.

I två andra motioner (I: 338 och II: 679) hemställdes om sådan ändring av ifrågavarande stadgande, att tillståndshavaren skulle vara pliktig att *efter eget val* ansluta sig till *vissa* av tillståndsmyndigheten godkända *föreningar*. I motiveringen till detta förslag framhölls, att de mindre åkarna borde beredas tillfälle att samansluta sig i egen förening, om de så önskade, och själva upprätta sitt beställningskontor, enär mellan dem och de s. k. storåkarna ofta uppstode intressekonflikter.

I en den 4 oktober 1937 dagtecknad, till 1936 års trafikutredning ingiven skrivelse hava *Sveriges trafikbilägares riksförbund* och *Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund* närmare utvecklat sina synpunkter och sina planer på upporganisandet av ett system av ordercentraler över hela landet. För att denna organisation skulle vinna nödig fasthet, vore det enligt föreningarnas mening erforderligt, att i en blivande förordning intoges en bestämmelse om skyldighet för trafikutövarna att ansluta sig till orderkontor.

Under år 1938 ha Sveriges trafikbilägares riksförbund, Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund, Sveriges droskbilägares riksförbund och Sveriges omnibusägares riksförbund uppgått i en nybildad sammanslutning, Sveriges trafikbilägares riksorganisation, vilken består av tre i stort sett självständiga förbund nämligen Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet och Svenska omnibusägareförbundet.

Lasttrafikbilägareförbundet hade i början av november 1938 4 875 medlemmar, vilka förfogade över cirka 8 000 fordon. Till Droskbilägareförbundet voro vid utgången av oktober 1938 anslutna 4 031 trafikutövare med 4 399 bilar. Omnibusägareförbundet räknade den 1 oktober 1938 481 medlemmar med sammanlagt 1 920 anmälda vagnar.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet har i skrivelse den 26 augusti 1938 till 1936 års trafikutredning skisserat en plan rörande åkerinäringens ekonomiska organisation, syftande till en centralisering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken. I denna skrivelse anföres bland annat:

Centraliseringens innebörd.

Under ekonomisk föreningsform organiseras särskilda och efter de lokala förhållandena passande områden för centraliseringen, vilka även kunna stå i lämplig anslutning till jämväl föreliggande förslag beträffande reglerade trafikområden.

Reglerat trafikområde bör av praktiska skäl kunna utgöra helt län, del av län eller geografiskt sammanhängande delar av ett eller flera län, större stad (i förekommande fall med omnejd) o. dyl.

Föreningsorganisationen och de reglerade områdena.

Inom varje föreningsområde upprättas ett huvudkontor på central plats (handelscentra). Huvudkontoret benämnes ordercentral. Sådant område delas sedan efter lämplighetsskäl i mindre lokala områden (distrikt), omfattande exempelvis medelstor eller mindre stad, samhälle, vägdistrikt, härad eller socken. Lokalområde (distrikt) utlägges efter en eller flera enheter eller delar av desamma. Distriktsindelningen bör ock ske med beaktande av telegrafverkets frihetsområden . . .

Tillståndsinnehavarna — organisationsplikt.

Skyldighet bör följa för varje tillståndsinnehavare till yrkesmässig godsbefordran att som medlem vara ansluten till den ekonomiska förening för centraliseringen, som närmast berör det för tillståndsinnehavaren gällande trafikområdet.

Av vägtrafikmyndighet, från annat officiellt håll eller den egna organisationen påbjudna rapporter ävensom infordrade uppgifter skola i föreskriven ordning avlämnas av trafikutövaren, som det även åligger att i vanlig ordning för föreningen verkställa körningsuppdrag o. s. v.

Enligt (bilaga 2 § 6) har dock trafikutövare rätt, oberoende av anslutning till organisationen, intill dess föreningen annorlunda bestämmer, att utföra gods-transporter direkt för sina egna uppdragsgivare, men är i yrkesutövningen skyl-

dig att taga vederbörlig hänsyn till och respektera andra medlemmars kundförhållanden . . .

Över tillståndsinnehavarnas direkt verkställda körningsuppdrag föres av dessa själva särskild rapport, som i utfyllt skick varje vecka avlämnas till orderkontoret.

Orderkontors uppgift.

Orderkontor skall i första hand ombesörja trafiken inom det lokala området (här ej att förväxla med trafikområde), samarbeta med angränsande orderkontor och vid brist på automobiler för angränsande område dirigera av egna områdets lediga automobiler dit, ävensom i mån av behov rekvirera behövlig undsättning av lastbilar från sådant område.

Orderkontor kontrollerar även förekommande statistik och ombesörjer densamma behövliga sammanförande och vidarebefordran.

Avtal upprättas och körpriser beträffande den lokala trafiken bestämmas genom orderkontoret.

Ordercentralens arbete.

Ordercentralen (huvudkontoret) skall vara det sammanhållande organet mellan orderkontoren, handha trafik, som berör andra trafik- eller föreningsområden (långtrafik), samarbeta med andra trafikföretag i körnings- och taxefrågor, upprätta avtal och prislister, som berör hela föreningsområdet, exempelvis skogs-, mejeri- och vägavtal o. s. v.

Ordercentralen uppgör avtal om frakttaxor med speditjonsföretag och medverkar för upprättande av trafikutövarnas egna speditjons- eller godsförmedlingsföretag å platser, där dylika företag icke redan finnas.

I de fall, då nöjaktigt avtal om samarbete ej kan upprättas med befintliga företag av denna art, är det ordercentralens uppgift att söka tillse att trafikutövarnas intressen ej bli tillbakaträngda.

Särskild länscentral.

Utgör ett helt län alltfört ett trafikområde kan detsamma också bli verksamhets- eller föreningsområdet för ordercentralen. Blir länet åter uppdelat i flera områden med skilda ordercentraler, kräves en för dessa ordercentraler gemensam länscentral. Hos detta organ, som med nödvändighet icke behöver organiseras som ekonomisk förening, inflyter då den för länet uppsamlade statistiken, varjämte länscentralen har sin betydelse för tillhandahållande av material åt tillståndsmyndigheterna vid bedömande av tillståndsfrågor.

Där flera ordercentraler bildats i ett län, kan en av dessa lämpligen fungera jämväl som länscentral, vilken då bör vara förlagd till residensstaden. Länscentralen erhåller för driftens uppehållande nödiga penningmedel via ordercentralorganisationen.

Lastbilcentralernas riksförening.

Bildade centraler sammanföras till en riksenhet, förslagsvis kallad Lastbilcentralernas riksförening u. p. a. Denna bildas som ekonomisk förening . . .

Föreningens expedition och förvaltning bör lämpligen förläggas i samband med det centrala organet för Svenska lasttrafikbilägareförbundet, vilken anordning bör vara både praktisk och lämplig . . .

Företag med egna beställningskontor.

Upporganiserade åkeriföretag i enskild ägo, vilkas verksamhet genom storleksordning eller annorledes närmar sig ett orderkontors funktion, böra alltför kunna lämnas utanför direkt daglig samverkan med orderkontor. Villkoret härför bör dock vara, att företaget underkastas uppgiftsskyldighet beträffande de utförda uppdragen. Till Lastbilcentralernas riksförening u. p. a. skall i därför bestämd ordning inlevereras en på den för företaget under varje uppgiftsperiod redovisade inkörssumman grundad förvaltningsavgift.

Den i propositionen till 1936 års riksdag föreslagna bestämmelsen rörande anslutning till förening är inte unik för svenska förhållanden. Sålunda gäller exempelvis enligt droskreglementet för Stockholm, 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 ha liknande bestämmelser införts.

1936 års trafikutredning.

Såsom framgår av redogörelsen ovan upptog 1932 års trafikutredning ett stadgande om legalisering av beställningskontor, vilket stadgande vann anslutning från så gott som alla, som yttrade sig över utredningens förslag.

Detta förordades även varmt av 1936 års trafiksakkunniga. De sakkunniga framhöllo sålunda, att dessa centraler komme att — rätt ledda — underlätta bilbeståndets effektiva utnyttjande till gagn både för bilägare och trafikanter och bereda myndigheterna ökad möjlighet att bedöma tillståndsgivningen. Samtidigt vunnes en organisation, som kunde representativt företräda biltrafiken i förhållande till såväl myndigheterna som alla slag av trafikanter och som efter hand borde kunna auktoritativt hävda biltrafiken såsom självständig faktor vid sidan av och i god samverkan med andra trafikmedel. Därmed skapades också bättre förutsättningar för ökad lojalitet i konkurrensen, skälig ersättning för biltransporterna och skälig lön till personalen. För de tillståndsgivande myndigheterna vore det påtagligen en stor fördel att genom dessa centraler och det där redovisade utnyttjandet av fordonen kunna erhålla en god översikt av bilbeståndets tillräcklighet till ledning för tillståndsgivningen.

1936 års trafikutredning kan i allt väsentligt instämma i vad de båda föregående utredningarna rörande detta spörsmål anfört. De sammanslutningar, varom här är fråga, kunna otvivelaktigt bliva av stort värde i olika hänseenden.

För närvarande pågår ett omfattande organisationsarbete bland utövarna

av yrkesmässig trafik, och det torde icke vara uteslutet, att man på frivillighetens väg kan åstadkomma en tämligen allmän anslutning till trafikutövarnas organisationer. De syften, som ifrågavarande stadgande skulle befrämja, torde sålunda möjligen stå att vinna utan i författningen inskrivna eller i administrativ ordning givna bestämmelser. En fakultativ tvångsanslutningsklausul skulle emellertid säkerligen stimulera och i sista hand garantera önskvärd anslutning till organisationerna. Enligt utredningens mening bör denna tvångsanslutningsrätt i allmänhet icke begagnas i andra fall än då det blivit klarlagt, att en tillfredsställande ordning icke kan skapas på frivillighetens väg.

Ifrågavarande stadgande bör enligt utredningens mening formellt avse innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik över huvud taget och ej endast dem som ha tillstånd till beställningstrafik, vilket senare föreslogs i propositionen. Stadgandet torde emellertid hava sitt huvudsakliga värde beträffande beställningstrafiken.

Den ifrågasatta tvångsklausulen innebär otvivelaktigt ett intrång i den enskilde trafikutövarens möjligheter att fritt driva sin rörelse. Enligt utredningens uppfattning synes det vara lämpligast att anförtro biltrafiknämnden den utomordentligt betydelsefulla uppgiften att godkänna ifrågavarande sammanslutningar samt ange de särskilda angelägenheter, på vilka samarbetet skall vara riktat. Åt nämnden torde även böra uppdragas att förordna om anslutningen. Denna torde med hänsyn till förhållandena kunna ske kollektivt, d. v. s. på en gång för en grupp av trafikutövare, eller individuellt.

Enligt trafikutredningens mening bör skyldigheten att ansluta sig icke utsträckas längre än som föranledes av omständigheterna. Såsom 1932 års trafikutredning framhållit, bör därför anslutning icke åläggas utövare av trafik i sådana fall, då skäl för undantag föreligger, såsom t. ex. då biltrafik endast utgör en underordnad del av ett järnvägsföretags rörelse. Likaledes torde även sådana institutioner som exempelvis hyrverk, vilkas rörelse icke är att jämföras med övriga slag av biltrafik, böra undantagas i detta sammanhang.

Därest förhållandena därtill föranleda, bör anslutningsrätten kunna bestämmas till att avse någon av vissa sammanslutningar. Den avfattning, som förevarande paragraf erhållit såväl i propositionen som i 1936 års trafikutrednings förslag, lägger ej hinder i vägen för en sådan rättstillämpning. Därest flera sammanslutningar godkännas för verksamhet inom i huvudsak samma geografiska område, böra dessa, om så anses av behovet påkallat, av biltrafiknämnden åläggas att bedriva sådant samarbete, att onyttig och kanske skadlig konkurrens förhindras. Biltrafiknämnden bör även i övrigt verka för samarbete mellan de olika beställningskontoren till gagn för trafikutövarna själva samt för allmänheten.

De föreningar, varom här är fråga, komma givetvis att genom föreningsbeslut eller i annan ordning verka för en enhetlig taxetillämpning från de enskilda trafikutövarnas sida, vilket otvivelaktigt kommer att verka sanerande inom den yrkesmässiga biltrafiken. I detta sammanhang bör erinras om tillståndsmyndigheternas möjligheter att genom återkallelse av tillstånd avlägsna sådana tillståndshavare, vilka utöva sin trafik på ett sätt som står i strid emot det allmännas intresse av ordning och reda inom den yrkesmässiga biltrafiken.

Det är emellertid nödvändigt, att såväl trafikutövarna som allmänheten lämnas största möjliga frihet. Allmänheten bör kunna vända sig till viss utövare av godstrafik och under åberopande av befordringsplikten begära transport. Det bör sålunda vara möjligt för den enskilde trafikutövaren att behålla och även upparbeta en självständig kundkrets. I den mån trafikutövarna mottaga beställningar direkt från allmänheten, böra de vara skyldiga att hos orderkontoret inregistrera sina körningar, vilket torde vara erforderligt bland annat för att kontoret skall kunna kontrollera, att transporterna ske efter överenskommen taxa. Några hinder böra icke från orderkontorets sida läggas för att trafiken bedrivs på det sätt, som bäst tillgodoser allmänhetens och trafikutövarnas intressen.

Då beställningskontoren erbjuda stora fördelar för allmänheten, som därigenom i regel garanteras transportlägenhet, torde utvecklingen sannolikt komma att gå i den riktningen, att flertalet körningar förmedlas över dylika kontor. Troligen komma ifrågavarande föreningar att i ej obetydlig utsträckning få tillstånd att bedriva sådan förmedling av regelbundna gods transporter som i § 33 sägs.

Beställningskontoren böra av biltrafiknämnden åläggas skyldighet att föra statistik över förmedlade eller registrerade transporter. Denna statistik kan bliva av stort värde vid bedömandet av behovet av trafikmedel inom kontorets verksamhetsområde.

Biltrafiknämnden bör såsom villkor för godkännande föreskriva erforderlig kontroll från det allmännas sida. Utredningen vill i detta sammanhang erinra om stadgandet i § 16 3) i propositionen, enligt vilket fjärrtrafikutövare skulle vara underkastad kontroll av vägtrafikmyndigheten eller dess ombud såväl i avseende på anordningarna för trafiken som i fråga om dess bedrivande m. m.

1932 års trafikutredning påpekade vikten av att tillse, att föreningar av ifrågavarande slag fyllde den uppgift, som i allmänhetens intresse ålagts dem, och icke obehörigen utnyttjades av trafikutövarna till förfång för det allmännas intressen. 1936 års trafikutredning, som givetvis instämmer i detta uttalande, vill för sin del framhålla, att om en förening icke på ett tillfredsställande sätt handhar sina av biltrafiknämnden ålagda uppgifter, nämnden givetvis bör taga under övervägande att återkalla godkännandet.

Om bilar i yrkesmässig trafik.

§ 25.

(Jämför 27 § 4 och 5 mom. i 1930 års M. F. och § 32 i propositionen nr 161/1936.)

Mom. 1. Godkännande av bil. Persontrafik med lastbil.

I 27 § 4 mom. i 1930 års motorfordonsförordning lämnas föreskrifter om godkännande av bil för yrkesmässig trafik.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* upptogs i § 32 mom. 1 i huvudsaklig anslutning till vad 1932 års utredning föreslagit (sid. 199—200) gällande bestämmelser med vissa avvikelser. Rörande den närmare lydelsen av detta stadgande hänvisas till den vid detta betänkande fogade bilagan. Avvikelserna inneburo i huvudsak följande. I 27 § 4 mom. i 1930 års förordning föreskrives för närvarande, att, då godkännande av bil för användning i yrkesmässig trafik sökes, skall företes intyg av besiktningsman, att bilen är för trafiken lämplig. Denna bestämmelse hade ansetts böra kompletteras med ett stadgande av innehåll, att jämväl vederbörligt utdrag ur automobilregistret skulle förete eller, om bilen icke vore registrerad, sådana uppgifter om bilens beskaffenhet meddelas, som enligt vad därom vore stadgat skulle införas i automobilregistret. Anledningen härtill var, att man ansett sig icke böra bibehålla den nu i 26 § 1 mom. stadgade skyldigheten för sökande av trafiktillstånd att vid ansökan foga vederbörligt utdrag ur automobilregistret eller meddela nyss omförmälda uppgifter. Härav följde, att denna skyldighet i stället borde inträda i samband med att godkännande av bilen söktes. Syftet med medgivandet att lämna uppgifter i stället för att förete utdrag ur automobilregistret var att förhindra, att sökanden skulle vara tvungen att binda sig för inköp av bil, innan det definitivt bestämts, huruvida han skulle få rätt att använda bilen i yrkesmässig trafik.

I anslutning härtill bör anmärkas, att enligt § 14 mom. 2 i 1936 års motorfordonsförordning ansökan om registrering av förut icke registrerat fordon skall göras av ägaren och innehålla uppgift om bland annat dennes fullständiga namn.

I sitt yttrande över 1932 års utrednings förslag hade *länsstyrelsen i Södermanlands län* föreslagit, att bestämmelsen om företeende av utdrag av automobilregistret icke skulle gälla för det fall, att godkännande söktes hos länsstyrelse, i vars register bilen vore registrerad.

I propositionen upptogs i förevarande moment vidare ett stadgande rörande persontrafik med lastbil. Sålunda föreslogs, att rätt att utöver vad enligt § 5 mom. 2 i propositionen vore stadgat använda lastbil för befördran av personer i yrkesmässig trafik finge endast undantagsvis på särskilda

skäl medgivnas. För sistnämnda spörsmål har i korthet redogjorts under § 5 i detta betänkande.

Såsom närmare framgår av redogörelsen under § 12 har *Sveriges drosk-bilägares riksförbund m. fl.* i skrivelse till 1936 års trafikutredning hemställt, att utredningen måtte medverka till att i lagstiftningen införes en bestämmelse, att godkännande av bil för användning i yrkesmässig trafik skall ske genom särskild resolution samt att sådan resolution skall finnas för sökanden tillgänglig senast åtta dagar efter det ansökan inkommit. Trafikutredningen har i anslutning till nämnda paragraf yttrat sig över denna framställning.

I detta sammanhang torde även böra beröras frågan om underrättelse till besiktningssman om bils godkännande.

Enligt 27 § 3 mom. fjärde stycket i 1930 års motorfordonsförordning skall länsstyrelse eller annan tillståndsmyndighet lämna vederbörande besiktningssman underrättelse om meddelat trafikillstånd och därvid uppgiva den eller de bilar, som äro godkända för trafiken.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* stadgades i § 32 mom. 3, att vederbörande besiktningssman skulle erhålla underrättelse om den eller de bilar, som vore godkända för yrkesmässig trafik för personbefordran, så ock om härutinnan beslutade ändringar. Delgivningsskyldigheten skulle åvila länsstyrelse eller annan myndighet, som meddelat beslut i dylikt ärende.

Såsom närmare framgår av redogörelsen under § 15 har *länsstyrelsen i Stockholms län* på anförda skäl ifrågasatt, att stadgandet i 27 § 3 mom. fjärde stycket i 1930 års förordning borde såsom onödigt utgå.

1936 års trafikutredning.

Förevarande moment har avfattats i huvudsaklig överensstämmelse med propositionen. Utredningen har emellertid ansett sig böra förorda, att vid inlämnande av ansökan om godkännande av bil utdrag ur automobilregistret skall företes endast därest bilen är registrerad i annat län. Är bilen registrerad i samma län, finnas ju uppgifterna ändå för länsstyrelsen tillgängliga.

Enligt propositionen skulle medgivande att för befordran av personer i yrkesmässig trafik använda lastbil få lämnas »endast undantagsvis på särskilda skäl». Enligt trafikutredningens mening har myndigheternas rätt att lämna sådant medgivande härigenom blivit väl snävt begränsad. I glesare befolkade delar av vårt land med dåliga kommunikationer torde det ej sällan vara lämpligt att tillåta, att en eller flera personer få mot ersättning medfölja lastbil. Med hänsyn härtill vill trafikutredningen förorda, att dy-

likt medgivande skall få lämnas, »då särskilda förhållanden därtill föranleda». Av denna avfattning torde följa, att medgivandet skall föranledas av ett verkligt behov. Den ifrågasatta rätten torde icke vara av någon betydelse ur konkurrenssynpunkt. I detta sammanhang torde böra erinras om att personbilar jämlikt § 5 i utredningens förslag få utan tillstånd användas mot ersättning för tillfälliga transporter av mindre godsmängder.

Trafikutredningen har icke ansett sig böra upptaga något stadgande om skyldighet att underrätta besiktningsman om godkända bilar, då en dylik underrättelse, efter vad som anförts i tidigare sammanhang (§ 15), icke längre torde vara av något större praktiskt värde.

Mom. 2. Efterbesiktning m. m.

I 27 § 5 mom. i *1930 års motorfordonsförordning* i dess gällande lydelse lämnas föreskrifter om efterbesiktning. Enligt detta stadgande skall bil, som användes i yrkesmässig trafik för personbefordran, uppvisas för besiktningsman för efterbesiktning sist inom ett år från närmast föregående besiktning. Detta moment har fått sin nuvarande lydelse genom en förordning av den 23 oktober 1936.

Till närmare belysning av efterbesiktningsinstitutet skall en kortfattad redogörelse lämnas för de bestämmelser i sådant hänseende, som tidigare funnits i den svenska trafiklagstiftningen.

Enligt *1906 års automobilförordning* skulle bilar i yrkesmässig trafik besiktigas under tredje kalenderåret från det, då besiktning av bil senast ägt rum. Genom *1916 års automobilförordning* skärptes och utvidgades bestämmelserna om efterbesiktning, i det att bilar i enskild trafik skulle besiktigas åtminstone vart tredje kalenderår och bilar i yrkesmässig trafik minst en gång varje kalenderår. Genom *1923 års motorfordonsförordning* borttogs efterbesiktningstvänet för bilar i enskild trafik, varemot den varje kalenderår återkommande besiktningen av bilar i yrkesmässig trafik bibehölls. Denna bestämmelse om efterbesiktning i 1923 års förordning upptogs i 27 § 5 mom. i *1930 års motorfordonsförordning* med det förändrade innehåll, att bilar i yrkesmässig trafik skulle uppvisas för efterbesiktning sist inom ett år efter närmast föregående besiktning.

Genom en *Kungl. förordning den 14 juni 1933* infördes i motorfordonsförordningen i samband med regleringen av uthyrningsrörelsen ett stadgande (29 a § 4 mom.) av innehåll, att bil i sådan rörelse skall efterbesiktigas sist inom sex månader efter närmast föregående besiktning. Vad sålunda stadgats om efterbesiktning skall emellertid ej gälla, därest bilen tillika brukas i yrkesmässig trafik.

Inom *kommunikationsdepartementet* verkställdes under hösten 1934 utredningar, åsyftande att genom reformer av bilbesiktningstväsendet bland annat nedbringa utgifterna för detsamma ävensom åstadkomma ökad möjlighet till övervakning av motorfordonstrafiken, särskilt å landsbygden. Resultaten av utredningarna sammanfattades i en promemoria, som utmynnade i ett förslag, innebärande i huvudsak att vissa av besiktningsmännens nuvarande uppgifter med avseende å övervakningen av motorfordonsbeståndet skulle överföras å ordningsstatspolisen, i samband varmed besiktningsmännens antal skulle minskas och statspolisen erhålla viss utökning av såväl personal som utrustning med motorfordon. I denna promemoria föreslogs bland annat, att de periodiska efterbesiktningarna skulle avskaffas för såväl yrkesmässiga person- som lastbilar.

Sedan yttranden avgivits över denna promemoria, tillkallades jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 22 februari 1935 tre personer — *automobilbesiktningssakkunniga* — för att biträda med fortsatt utredning i fråga om åtgärder för åstadkommande av ökad kontroll såväl å motorfordonsbeståndet som å motortrafiken över huvud m. m. De sakkunniga framlade den 17 oktober 1935 betänkande med förslag om ökad tillsyn å vägtrafiken samt vissa ändringar i bilbesiktningstväsendet. Efter ett noggrant övervägande av de skäl, som talade för och emot ett bibehållande av det periodiska efterbesiktningstvånget, stannade de sakkunniga för ett förslag, innebärande att detta tvång skulle bibehållas endast för bilar för personbefordran i yrkesmässig trafik.

I *propositionen nr 30 till 1936 års riksdag* angående viss omläggning av bilbesiktningstväsendet m. m. föreslogs, att den periodiska efterbesiktningsskyldigheten skulle i överensstämmelse med automobilbesiktningssakkunnigas förslag upphöra för lastbilar i yrkesmässig trafik men bibehållas för personbilar i sådan trafik.

Föredragande departementschefen yttrade i propositionen i nu ifrågasvarande hänseende bland annat (sid. 26 och 27):

I likhet med de sakkunniga anser jag, att ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt skäl näppeligen föreligger att göra principiell skillnad mellan de privata och i yrkesmässig trafik använda fordon. Då ett återinförande av en föreskrift om periodisk efterbesiktning för de privata fordonen icke synes böra ifrågasättas, vore, därest hänsyn toges enbart till förenämnda synpunkt, givetvis konsekvensen härav, att jämväl fordon i yrkesmässig trafik befriades från efterbesiktning. De sakkunniga hava emellertid framhållit, att ur andra synpunkter en efterbesiktning kunde anses motiverad för sistnämnda slag av fordon. Den allmänhet, som begagnade sig av dessa fordon, kunde nämligen, med hänsyn till att yrkesmässig trafik finge utövas endast efter tillstånd av vederbörlig myndighet och med av denna godkända fordon, med visst fog uppställa särskilda krav på att fordonen vore i sådant skick, att deras begagnande under normala förhållanden icke skulle behöva medföra fara för trafikantens person eller egendom. Nämnda synpunkt hava de sakkunniga funnit äga särskild tillämpning

i fråga om personbilar. Fördens skull har förordats, att dessa alltjämt borde efterbesiktigas en gång om året. Då däremot i fråga om lastfordon samma garantier från offentlig myndighets sida knappast syntes erforderliga, hava de sakkunniga ansett lastfordonen kunna befrias från efterbesiktningstvånget.

Beträffande sistnämnda fordon anser jag mig kunna utan större tvekan dela de sakkunnigas uppfattning, i synnerhet som jag i likhet med dem förutsätter, att den i statspolisens utökade trafikövervakning ingående fordonskontrollen icke minst kommer att inriktas på att tillse, att ifrågavarande slag av fordon uppfylla uppställda föreskrifter i trafiksäkerhetskänseende. Med hänsyn till detta förhållande kan nämnda övervakning sägas innebära en ersättning för den slopade kontrollen i form av efterbesiktning. Jag vill i detta sammanhang förutskicka, att jag lika med de sakkunniga kommer att föreslå, att statspolisen erhåller utbildning i motorfordonskänedom ävensom utrustas med samma befogenheter i fråga om motorfordonstillsyn, som för närvarande tillkomma besiktningmännen. Även om det möjligen kan ifrågasättas, om en flygande kontroll från statspolisens sida i alla hänseenden kan ersätta den periodiska efterbesiktningen, torde likväl en dylik kontroll, rätt utövad av en därtill skolad statspoliskår, utgöra en fullt tillräcklig ersättning för den periodiska efterbesiktningen, såvitt avser lastbilar i yrkesmässig trafik. Skulle det mot förmodan visa sig, att underhållet av lastbilarna efter ifrågavarande besiktningars avskaffande kommer att eftersättas i sådan grad, att detta inverkar menligt på trafiksäkerheten eller medför andra olägenheter, synes frågan om en återgång till nu gällande bestämmelser böra upptagas till prövning.

Vidkommande härefter frågan om de yrkesmässigt begagnade personfordonen torde mot den av de sakkunniga framförda synpunkten, att särskilda krav böra uppställas i fråga om dessa fordons trafiksäkerhet, någon invändning icke kunna göras. Å andra sidan synes det emellertid böra erinras om att ej heller anspråket å övriga fordons och särskilt andra personfordons trafiksäkerhet bör få eftersättas. På grund av den enligt min mening relativt obetydliga gradskillnad, som föreligger mellan kraven i nu förevarande avseenden, och med hänsyn till att fordonsägarna av många skäl i allmänhet torde hava intresse av att oberoende av efterbesiktning hålla sina fordon i föreskrivet skick, synes det tveksamt, huruvida personfordon i yrkesmässig trafik böra i övervakningshänseende ställas i en särklass. Då, av skäl som de sakkunniga framhållit, statspolisens utökade trafikövervakning icke lämpligen kan få samma betydelse för personfordonen som för lastfordonen, och då åtskilliga av de hörda myndigheterna visat sig hysa särskilt starka betänkligheter mot efterbesiktningarnas slopande för personfordonens vidkommande, har jag emellertid på denna punkt icke velat gå emot de sakkunnigas förslag. Jag förordar alltså, att efterbesiktningstvånget för personmotorfordon i yrkesmässig trafik tills vidare bibehålles.

I anledning av propositionen yrkades i två motioner (I: 301 och II: 626), att lastbilar i yrkesmässig trafik även i fortsättningen skulle vara underkastade årliga efterbesiktningar.

Efter förslag av statsutskottet (utl. nr 89) uttalade *riksdagen* i skrivelse (nr 281) bland annat:

För närvarande gäller, att fordon i yrkesmässig trafik skola, vare sig de äro person- eller lastfordon, årligen underkastas periodisk efterbesiktning. Departementschefen har nu, i likhet med de sakkunniga, ansett detta periodiska besikt-

ningstvång kunna borttagas för lastfordonens del. I väckta motioner har erinrats om den starka förslitning, för vilken trafiklastbilarna på grund av sin ofta så gott som oavbrutna användning vore utsatta, något som gjorde en periodisk kontroll över desamma alldeles särskilt behöfelig. Utan att underskatta de invändningar, som sålunda framkommit, vill riksdagen dock ej motsätta sig den lättnad i besiktningstvånget, som den föreslagna slopningen av den periodiska efterbesiktningen av lastbilarna innebär. Riksdagen har därvid utgått ifrån, att de lastbilar, som genom ständig användning äro utsatta för en särskilt stark förslitning, skola kunna nås vid den flygande besiktningen utefter vägarna. Skulle denna ordning icke visa sig fylla de krav, som böra uppställas i fråga om fordonens beskaffenhet, förutsätter riksdagen, att Kungl. Maj:t utfärdar de kompletterande bestämmelser, som kunna befinnas erforderliga.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik upptogs i § 32 mom. 2 bestämmelser om efterbesiktning. Efterbesiktningsskyldigheten hade begränsats till att avse bilar i yrkesmässig trafik för personbefordran.

Vidare föreslogs, att om bil vid besiktningen befundes icke vara i föreskrivet och lämpligt skick, besiktningsmannen skulle, därest den påtalade bristfälligheten ej inom av besiktningsmannen föreskriven tid blivit avhjälpd, göra skriftlig anmälan därom hos länsstyrelsen i det län, där bilen hade sin hemort. Enligt 1930 års förordning skulle besiktningsmannen ofördröjligen efter konstaterandet av bristfälligheten göra sådan anmälan. Denna ändring torde böra ses i samband med de stadganden av likartat innehåll, som meddelats i 10 § 1 mom. sista stycket och 11 § 2 mom. första stycket i 1936 års motorfordonsförordning i fråga om ombesiktning respektive flygande besiktning, vilka ingingo i det förslag till motorfordonsförordning, som framlades för 1936 års riksdag (prop. nr 213) och av denna lämnades utan erinran (andra lagutskottets utl. nr 55).

I överensstämmelse med gällande föreskrifter medtogs i propositionen stadgandet, att de befogenheter, som jämlikt motorfordonsförordningen tillkomma länsstyrelse att förordna om besiktning av bil och att meddela förbud mot bilens användande, skulle med avseende å bil, som användes i yrkesmässig trafik, jämväl tillkomma myndighet, som meddelat trafiktillstånd.

Sedan riksdagen förklarat, att det i propositionen nr 161 framlagda förslaget till förordning angående yrkesmässig trafik icke borde läggas till grund för lagstiftning, verkställdes genom en *förordning den 23 oktober 1936* två ändringar i 27 § 5 mom. i 1930 års motorfordonsförordning. Den ena innebar, att den periodiska efterbesiktningen slopades för lastbilar. Den andra ändringen avsåg, att besiktningsman, som vid efterbesiktning funnit bil icke vara i föreskrivet och lämpligt skick, skulle göra skriftlig anmälan därom till vederbörande länsstyrelse, därest den påtalade bristfälligheten ej inom av besiktningsmannen föreskriven tid blivit avhjälpd.

1936 års trafikutredning.

Ifråga om efterbesiktningsskyldigheten har trafikutredningen ansett sig icke böra föreslå någon ändring, då statsmakterna så sent som 1936 togo ställning till detta spörsmål. Frågan om efterbesiktning för lastbilar torde emellertid allt fortfarande vara förtjänt av statsmakternas uppmärksamhet. Den flygande besiktningen synes nämligen ej kunna erbjuda samma kontroll som den periodiska efterbesiktningen. Trafikutredningen förutsätter, att 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten, som ha till uppgift att undersöka trafikolyckornas orsaker, komma att ägna uppmärksamhet åt besiktningfrågorna.

Enligt 11 § 1 mom. i 1936 års motorfordonsförordning äger länsstyrelse, när skäl därtill prövas föreligga, förordna om besiktning av motorfordon samt, om besiktningen därtill föranleder eller fordonet undanhålles besiktning, meddela förbud mot fordonets användande. Det i 27 § 5 mom. i 1930 års förordning förekommande och även i propositionen föreslagna stadgandet, att dessa befogenheter även skulle tillkomma myndighet, som meddelat trafiktillstånd, har ej upptagits i trafikutredningens förslag. Enligt detta förslag avskaffas ju polismyndigheterna som tillståndsgivande organ och för biltrafiknämnden torde en dylik befogenhet icke vara av något praktiskt värde.

Mom 3. Förbandslåda.

Enligt 27 § 6 mom. andra stycket i *1930 års motorfordonsförordning* äger länsstyrelse, där så finnes påkallat, föreskriva, att personomnibus, vilken brukas i linjetrafik, skall vara försedd med förbandslåda av modell, som fastställts av medicinalstyrelsen. Denna bestämmelse infördes i motorfordonsförordningen genom en förordning den 14 juni 1933, sedan 1933 års riksdag yttrat sig över förslag i ämnet (prop. nr 193, andra lagutskottets utl. nr 31).

I berörda proposition uttalade (sid. 70) föredragande departementschefen bland annat, att föreskrifter i förevarande hänseende till en början icke torde böra givas alltför vidsträckt innebörd samt att medförande av förbandslåda syntes vara av betydelse närmast med avseende å bil, som ginge i trafik i glesare befolkade delar av landet eller i allt fall på längre avstånd från städer och större samhällen. Andra lagutskottet tillstyrkte förslaget i sitt av riksdagen godkända utlåtande men underströk (sid. 21) departementschefens uttalande, att föreskrifter icke borde givas alltför vidsträckt innebörd.

Detta stadgande upptogs med i sak oförändrat innehåll i § 32 mom. 4 i *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag*.

I sitt yttrande över 1932 års utrednings betänkande hade *Sveriges omnibusägares riksförbund* hemställt, att ifrågavarande bestämmelse skulle göras tillämplig å omnibus i linjetrafik allenast i glesare befolkade delar av landet och på längre avstånd från städer och större samhällen.

1936 års trafikutredning.

Enligt trafikutredningens mening bör länsstyrelse, där så finnes påkallat, kunna föreskriva, att omnibus, som användes i linjetrafik eller beställningstrafik, skall vara försedd med förbandslåda. I propositionen hade detta stadgande begränsats till att avse omnibus i linjetrafik. Föreskrift bör enligt trafikutredningens mening lämnas allenast då medförandet av förbandslåda kan anses fylla ett verkligt behov. I tätare befolkade delar av landet torde en dylik föreskrift mera sällan vara motiverad. Av stadgandets förhistoria framgår, att detsamma avsetts få tillämpning huvudsakligen å trafik i glesare befolkade delar av landet och på större avstånd från städer och samhällen.

Mom. 4. Taxameter och annan kontrollapparat.

I 1930 års motorfordonsförordning saknas stadgande om skyldighet att använda taxameter eller väglängdmätare.

Majoriteten av 1927 års motorfordonssakkunniga hade i sitt år 1929 avgivna betänkande föreslagit (28 §), att bil, som användes i stadstrafik för befordran av personer, skulle, därest tillståndsmyndigheten så föreskrivit, vara försedd med av myndigheten godkänd taxameterapparat. Detta stadgande bör ses i samband med de sakkunnigas förslag om fasta taxor för dylik trafik. I motiveringen uttalades en förväntan, att taxameterapparater skulle komma till användning i allt vidare utsträckning jämväl i länstrafik.

I *propositionen nr 121 till 1930 års riksdag* med förslag till motorfordonsförordning m. m. medtogs emellertid ej något stadgande om skyldighet att föra taxameter. Då riksdagen ej framförde någon erinran i förevarande hänseende, kom intet stadgande om taxameter att inflyta i 1930 års motorfordonsförordning.

I Kungl. Maj:ts *circulär den 26 februari 1931* angående normalt看a för länstrafik med vanlig personautomobil förekommer en föreskrift, att å varje personbil, som användes i länstrafik, skall finnas anbragt väl synlig väglängdmätare eller taxameter av modell, som godkänts av länsstyrelsen. I taxebestämmelserna ha avgifterna beräknats under förutsättning, att antingen väglängdmätare eller taxameter använts.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* upptogs på förslag av 1932 års utredning ett stadgande om kontrollapparat å bilar i beställningstrafik.

Enligt § 32 mom. 5 skulle bil för personbefordran med stationsort i stad vara försedd med av tillståndsmyndigheten godkänd, väl synlig taxameter, såvida ej myndigheten annorlunda föreskrivit. På personbil, som eljest användes i beställningstrafik, skulle, i den mån ej tillståndsmyndigheten därifrån medgivit undantag, finnas anbragt väl synlig taxameter eller väglängdmätare, båda av modell som godkänts av myndigheten. Vad sålunda stadgats skulle dock icke tillämpas på omnibus i beställningstrafik, såvitt ej vederbörande myndighet annorlunda förordnat.

De föreslagna bestämmelserna ha — bortsett från undantaget för omnibusar, vilket förordades först i propositionen — närmare motiverats i 1932 års utrednings betänkande (sid. 127—130).

Sveriges trafikbilägares riksförbund har i en till 1936 års trafikutredning ingiven framställning av den 22 oktober 1937, i vars syfte *Sveriges droskbilägares riksförbund* instämt, hemställt, att utredningen måtte föreslå, »att taxameter skall tillhöra obligatorisk utrustning av personfordon i yrkesmässig automobiltrafik (drosktrafik)».

1936 års trafikutredning.

Enligt trafikutredningens mening bör bil i beställningstrafik för personbefordran, vare sig stationsorten är förlagd till stad eller till annan plats, vara försedd med av tillståndsmyndigheten godkänd, väl synlig taxameter. Den tillståndsgivande myndigheten har emellertid erhållit rätt att på grund av särskilda skäl medgiva undantag från denna regel och i stället förordna, at bil skall föra väglängdmätare, eller ock helt befria från skyldighet att föra kontrollapparat. I överensstämmelse med propositionen har undantag från dessa bestämmelser gjorts i fråga om omnibus i beställningstrafik.

Ifrågavarande spørsmål sammanhänger givetvis med utformningen av taxesystemet. Utredningen återkommer därför till frågan om kontrollapparat vid behandlingen av § 29.

Trafikutredningen utgår från att biltrafiknämnden kommer att genom cirkulär till länsstyrelserna eller i annan ordning sörja för att enhetlighet i görligaste mån åstadkommes i nu ifrågavarande hänseende.

Särskild beteckning å bil i yrkesmässig trafik.

§ 26.

(Jämför 27 § 6 mom. i 1930 års M. F. och § 33 i propositionen nr 161/1936.)

Enligt 27 § 6 mom. i 1930 års motorfordonsförordning äger länsstyrelse föreskriva, att å bil, som inom landet användes i yrkesmässig trafik, skall å utifrån väl synlig plats finnas anbragt en särskild skylt, upptagande ordet »Trafikbil».

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* upptogs ett av 1932 års utredning föreslaget stadgande (§ 33), att Konungen ägde meddela närmare bestämmelser angående särskild beteckning å bil, som användes i yrkesmässig trafik, ävensom angående tillhandahållande och återkallande av eller kontroll över för ändamålet använda beteckningsmärken.

Denna paragraf var avsedd att utgöra grundval för bland annat sådana bestämmelser angående när- och fjärrtrafikmärken samt trafiknummer, som omförmäldes i den allmänna motiveringen i trafikutredningens betänkande. Utredningen har däri (sid. 96—98) behandlat frågan om »Kontroll över respekterandet av närtrafikområden» och därvid anfört bland annat:

För detta ändamål kan man tänka sig den anordning, att å varje för godsbefordran i beställningstrafik använd automobil eller släpvagn 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 släpvagnar, 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 . . . En ännu mera verksam kontroll kommer emellertid, därest ifrågavarande system kommer att praktiskt användas, den uppsikt att bliva, som de olika trafikutövarna komma att utöva över varandra.

Trafikutredningen förordar under en särskild avdelning (sid. 125—127), att trafiknummer skola komma till användning inom den yrkesmässiga trafiken. Utredningen erinrar, att detta system införts på flera håll samt anför bland annat:

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 användes i trafiken . . .

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 . . .

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 utökning 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 . . . 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.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län har den 8 september 1938 med stöd av 27 § 2 mom. i 1930 års motorfordonsförordning utfärdat vissa bestämmelser angående igenkänningsmärken för trafikbilar och omnibusar, vilka föreskrifter skola träda i kraft den 1 januari 1939. Enligt detta beslut skall å bil eller omnibus, som enligt av länsstyrelsen redan utfärdat eller framdeles meddelat tillstånd användes i yrkesmässig trafik (dock ej sjuktransportbilar och likbilar), skall finnas anbragt en särskild skylt, till färgen grön och upptagande länets namn och vapen, trafikens art (person-, gods- eller omnibustrafik) jämte nummer. Skylt skall anbringas ovan registreringsmärket å bilens framsida. För reservfordon erhålles ingen skylt, enär då dylikt fordon användes, å detsamma kan anbringas den till det ordinarie fordonet hörande skylten.

1936 års trafikutredning.

Enligt trafikutredningens mening böra vissa föreskrifter meddelas med syfte att underlätta kontrollen över bilar i yrkesmässig trafik.

Utredningen vill till en början närmare utveckla ett inom utredningen framkommet förslag rörande särskilda igenkänningsmärken för bilar i beställnings- eller linjetrafik för godsbefordran. Kontrollen över lastbilar i beställningstrafik underlättas givetvis därav, att utredningens förslag i princip bygger på ett system med fasta lokalområden för godstrafiken, gemensamma för trafikutövarare med stationsort inom samma lokalområde.

Enligt trafikutredningens uppfattning kunde lokalområdena lämpligen numreras för varje län, varvid lokalområde, som skulle omfatta delar av flera län, hänfördes till det län, inom vilket den större delen av lokalområdet fölle. Om exempelvis Hallands län (länsbokstav N enligt 17 § i 1936 års motorfordonsförordning) indelades i två lokalområden, kunde dessa betecknas såsom N 1 och N 2. Denna beteckning skulle anbringas å särskild skylt bredvid registreringsmärket framtill och baktill å bilen. Denna skylt skulle sålunda kunna få följande utseende:

N 2

Skulle lokalområdet omfatta helt län, behövde endast dettas länsbokstav anbringas å skylten.

I allmänhet skulle länsbokstaven i registreringsmärket vara densamma som bokstaven i den särskilda skylten, men då lokalområdena i viss utsträckning skulle spränga länsgränserna, skulle så ej alltid bliva förhållandet. Då godstrafikutövers rättigheter enligt utredningens förslag i stort sett knytas till lokalområdet och ej till stationsorten, synes beteckning för utmärkande av stationsorten ej vara erforderlig.

Detta system, som skulle gälla alla trafikutövare med fasta lokalområden, torde medgiva en snabb och effektiv kontroll.

Trafikutredningen har övervägt, huruvida ej dessa beteckningar rörande den yrkesmässiga trafiken lämpligen borde anbringas å registreringsmärket, men har ansett sig ej kunna förorda en dylik lösning, då registreringsmärket med hänsyn till bland annat kontrollen över bilar ur trafiksäkerhetssynpunkt bör vara klart och tydligt.

Vissa svårigheter ur kontrollsynpunkt uppstå för det relativt ringa antal trafikutövare, som komme att tilldelas personliga lokalområden, vilkas gränser givetvis i allmänhet icke komme att sammanfalla med gränserna för två eller flera fasta lokalområden. I dylika fall bör å den särskilda skylten föras beteckningen för de fasta lokalområden, som helt eller delvis ingå i de personliga lokalområdena. En sådan skylt skulle exempelvis kunna få följande utseende:

N1, P 2

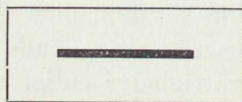
Då flera lokalområden angivas å skylten, framgår härav omedelbart, att trafikutövaren tilldelats ett personligt lokalområde. En dylik trafikutövare bör dessutom genom den tillståndsbeviljande myndighetens försorg

mot ersättning tillhandahållas erforderligt antal kartor angivande det personliga lokalområdets omfattning. I tillståndsbeviset bör föreskrivas skylldighet för trafikutövaren att låta ett exemplar av kartan alltid medföras å för trafiken godkänd bil. Kartan skall på tillsägelse uppvisas för besiktningssman eller polisman. Då överträdelse av myndighets föreskrifter be-
lagts med straff, kan trafikutövares försummelse härutinnan beivras.

I anslutning härtill må erinras om stadgandet i § 25 mom. 1 i propositionen, enligt vilket varje utövare av närgodstrafik skulle vara pliktig att medföra karta över närtrafikområdet.

Med den uppläggnig av lokalområdena, som föreslagits av trafikutredningen, föreligger intet behov av en dylik bestämmelse för det övervägande antalet trafikutövare.

Beträffande lastbilar i linjetrafik torde särskild skylt böra föras, varå trafikens karaktär utmärkes med en heldragen svart linje. För dylik trafik skulle skylten följaktligen få detta utseende:



För att lätt skilja bilar i yrkesmässig godstrafik från andra bilar torde vidare böra föreskrivas, att den ovan föreslagna skylten skall hava en särskild bottenfärg, förslagsvis gul.

Trafikutredningen vill även förordna, att »trafiknummer» i allmänhet kommer till användning inom den yrkesmässiga trafiken. Undantag torde böra göras för exempelvis likbilar och möjligen för hyrverksbilar. Såsom 1932 års trafikutredning framhållit torde användningen av dylika nummer från den tillståndsgivande myndighetens synpunkt förstärka kontrollen över att vagnar icke obehörigen tagas i bruk för yrkesmässig trafik samt för trafikutövaren medföra den väsentliga fördelen, att han efter behov kan använda än den ena och än den andra av de hos honom befintliga vagnarna, som godkänts för yrkesmässig trafik, utan att emellertid dylika vagnar någonsin samtidigt kunna komma till användning till större antal än som medgivits av den tillståndsgivande myndigheten.

För drosktrafikens del synes detta system kunna tillämpas utan svårigheter, då vagnmaterielen är tämligen likformig. Ifråga om lastbilstrafiken möta otvivelaktigt vissa svårigheter på grund av bilarnas olika lastkapacitet. Om en trafikutövare erhåller tillstånd att driva godstrafik med två bilar med en lastkapacitet av 4 respektive 2 ton samt dessutom får två reservvagnar av motsvarande storlek godkända, är han givetvis icke berättigad att överflytta trafiknumret från den mindre ordinarie vagnen till den större reservvagnen. Dessa svårigheter äro emellertid icke av sådan art,

att de föranleda till att systemet med trafiknummer icke bör komma till användning beträffande lastbilar.

Trafikutredningen anser i likhet med 1932 års utredning, att bestämmelser i nu ifrågakvarande hänseenden böra meddelas i administrativ väg. Utredningen har därför i sitt förslag upptagit stadgandet, att Konungen eller den myndighet, Konungen förordnar, äger meddela närmare bestämmelser angående särskild beteckning å bil i yrkesmässig trafik samt beträffande tillhandahållande och återkallande av eller kontroll över för ändamålet begagnade beteckningsmärken. Konungen skall sålunda kunna uppdraga åt biltrafiknämnden eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att utfärda erforderliga föreskrifter.

Om förare av bil i yrkesmässig trafik.

Trafikkorts utfärdande, registrering och återkallelse m. m.

§ 27.

(Jämför 29 § i 1930 års M. F. och § 34 i propositionen nr 161/1936.)

Gällande bestämmelser om förare i yrkesmässig trafik återfinnas huvudsakligen i 29 § i 1930 års motorfordonsförordning. För rätt att tjänstgöra som förare i sådan trafik kräves som bekant trafikkort, vilket emellertid ej berättigar till förande av omnibus, såvitt ej å trafikkortet uttryckligt medgivande härtill lämnats. Trafikkort må ej utfärdas för annan än den, som innehar gällande körkort för bil och uppnått 21 års ålder samt i övrigt efter prövning av besiktningsman befinnes lämplig såsom förare i yrkesmässig trafik. Ansökan om trafikkort skall insändas till den länsstyrelse, som utfärdat körkort för sökanden. Vid ansökningen skola fogas de handlingar, som sökanden vill åberopa för att styrka sin kompetens och lämplighet. Myndighet, som meddelat tillstånd till yrkesmässig trafik, äger, när anledning därtill förekommer, återkalla trafikkort för förare, som tjänstgör i trafiken. Beslutet om återkallelse går i omedelbar verkställighet. Har sådan återkallelse skett, åligger det föraren att efter anmaning överlämna trafikkortet till myndigheten. Sker återkallelse av trafikkort av annan myndighet än den, som utfärdat detsamma, skall meddelande om återkallelsen med upplysning om skälen därför lämnas sistnämnda myndighet. Innehavare av trafiktillstånd är skyldig att till myndighet, som meddelat tillståndet, göra anmälan om varje förare, som tjänstgör i trafiken. Anmälan skall ske inom fyra dagar efter det tjänstgöringen tagit sin början. Sådan anmälningskyldighet skall även fullgöras efter det tjänstgöringen upphört.

Föreskrifter om utfärdande och återkallelse av körkort återfinnas i 18—21 §§ i 1936 års motorfordonsförordning. Minimiåldern är för förande av bil 18 år och av motorcykel 16 år.

1932 års trafikutredning förordade (sid. 201 och 202) i huvudsak de gällande bestämmelserna med ett par avvikelser. Sålunda föreslogs, att — i likhet med vad som gällde i fråga om körkort — varning skulle få meddelas i stället för återkallelse, om omständigheterna gävo stöd för antagandet, att föraren skulle låta rätta sig utan återkallelse. Utredningen ansåg det vidare befogat att medgiva myndighet, som förordnat om återkallelse av trafik kort, att bestämma, att beslutet icke skulle gå i omedelbar verkställighet. Utredningen framhöll, att ett beslut av dylik innebörd givetvis ej kunde förekomma i sådana fall, då jämte trafik kortet även körkortet återkallats, eftersom en beslutad körkortsindragning ginge i omedelbar verkställighet.

I *yttrandena* över trafikutredningens förslag gjordes åtskilliga erinringar. Sålunda uttalade *överståthållarämbetet* och *polismästaren i Stockholm*, att det ej torde vara lämpligt att annan myndighet än den, som utfärdat trafik kort, ägde återkalla detsamma eller meddela varning. Möjligen skulle vägtrafikmyndigheten kunna, i analogi med vad som därom föreskrevs beträffande rätt för polismyndighet att i vissa fall omhändertaga körkort, tillerkännas rätt att interimistiskt återkalla eller omhändertaga detsamma. Det slutliga beslutet om återkallande av trafik kort borde dock, i likhet med vad som gällde om körkort, meddelas av myndighet, som utfärdat trafik kortet. *Länsstyrelserna i Södermanlands* och *Malmöhus län* framhöll, att jämväl länsstyrelse, som utfärdat trafik kort, borde äga återkalla detsamma.

Länsstyrelsen i Södermanlands län och *bilbesiktningsmännen i Värmlands län* ansågo, att stadgandet om skyldighet för trafikutövare att till tillståndsmyndigheten göra anmälan om förare i trafiken borde utgå.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* anförde (sid. 79) föredragande departementschefen i anslutning till ifrågavarande stadgande (§ 34), att ehuru enligt hans mening vissa skäl kunde åberopas för att tillerkänna jämväl vägtrafikmyndighet rätt att återkalla trafik kort eller meddela varning, han ansett den begränsning böra vidtagas, att, på sätt överståthållarämbetet och polismästaren i Stockholm hemställt, denna befogenhet tillerkändes allenast myndighet, som utfärdat trafik kortet.

I övrigt hade § 34 i propositionen — bortsett från några formella jämkningar — avfattats i överensstämmelse med utredningens förslag. Ifråga om den närmare lydelsen hänvisas till den vid detta betänkande fogade bilagan.

I skrivelse den 4 januari 1937 till 1936 års trafikutredning har *magistraten i Sigtuna* anfört bland annat: I staden hade förekommit åtminstone ett fall, då tillståndshavare i sin tjänst anställt en person, vilken tjänstgjort såsom förare i den yrkesmässiga trafiken utan att hava erhållit tra-

fikkort. Vid förfrågan hade tillståndshavaren meddelat, att den anställda aldrig tjänstgjort såsom förare mera än tre dagar i följd. Tillståndshavaren hade den uppfattningen, att anmälan om förare icke behövde ske förrän vederbörande tjänstgjort såsom förare under fyra dagar i följd. Magistraten ansåge visserligen, att en sådan tolkning av bestämmelsen i 29 § 5 mom. i 1930 års motorfordonsförordning vore felaktig, men då formuleringen av författningsrummet möjligen kunde giva anledning till missuppfattning angående stadgandets rätta innebörd, hade magistraten ansett sig böra anmäla förhållandet.

1936 års trafikutredning.

Utredningen har i stort sett kunnat ansluta sig till vad som föreslagits i propositionen i nu förevarande hänseenden.

I propositionen har från gällande rätt upptagits stadgandet, att trafikutövare skall vara skyldig att till tillståndsgivande myndighet inom viss tid göra anmälan om varje förare, som tjänstgör i trafiken. Detta stadgande avser givetvis varje tjänstgöring oavsett dennas längd. Trafikutredningen har icke upptagit någon dylik bestämmelse i sitt förslag, då en sådan föreskrift torde hava mycket liten betydelse ur kontrollsynpunkt, när anmälan givetvis icke sker beträffande andra förare än sådana, som hava trafik kort. Utredningen vill erinra om att i föreskrifterna rörande förordningens efterlevnad straff stadgas för förare, som kör bil utan att vara därtill berättigad, ävensom för trafikutövare, som överlämnar åt sådan person att föra bil.

Trafikutredningen har ansett sig böra föreslå, att beslut om återkallelse av trafik kort eller varning skall genom vederbörande länsstyrelses försorg delgivas den som avses med beslutet. Skälen härför hava anförts under § 20.

Stadgandet i § 34 mom. 6 i propositionen, att beslut om återkallelse av trafik kort skall gå i omedelbar verkställighet, såvitt ej länsstyrelsen anordnande förordnar, har trafikutredningen ansett rätteligen böra få sin plats i § 44 i utredningens förslag, motsvarande § 52 i propositionen.

Normalt färgsinne.

Vid 1936 års riksdag yrkades i två motioner (I: 338 och II: 679) i anledning av propositionen nr 161, att § 34 i propositionen skulle förses med ett tillägg, att trafik kort icke finge utfärdas för annan än den, som genom läkarintyg visat sig besitta normalt färgsinne. I motionerna anfördes bland annat, att många av de olyckor som under de gångna åren inträffat vid järnvägsövergångar, torde kunna leda sitt ursprung till att föraren av bilen icke haft normalt färgsinne och sålunda icke förmått rätt uppfatta

de signaler, som funnes anbragta vid korsning emellan järnväg och landsväg.

I skrivelse den 10 januari 1938 till 1936 års trafikutredning har *Svenska transportarbetareförbundet* hemställt, att utredningen ville föreslå, att den som söker trafikkort skall vara skyldig att förete intyg från läkare, att sökanden har normalt färgsinne.

Till närmare belysning av detta spörsmål torde följande redogörelse böra lämnas.

Enligt § 19 mom. 2 b) i *1936 års motorfordonsförordning* skall sökande vid anmälan till förarprov för erhållande av körkort förete intyg av läkare, utfärdat enligt av Konungen fastställt formulär, att sökanden icke lider av bland annat sådan nedsättning av synförmågan, som väsentligen minskar hans förmåga att föra motorfordon, varjämte i förordningen angivits, när erforderlig grad av synskärpa skall anses föreligga. Krav på normalt färgsinne har sålunda icke uppställts.

Jämlikt 29 § 2 mom. i *1930 års motorfordonsförordning* i dess gällande lydelse må ej trafikkort utfärdas för annan än den, som innehar gällande körkort för bil och uppnått 21 års ålder samt i övrigt efter prövning av besiktningsman befinnes lämplig såsom förare i yrkesmässig trafik.

1916 års förordning om automobiltrafik innehöll i sin ursprungliga lydelse ingen bestämmelse om företeende av läkarbetyg i och för erhållande av körkort, men stadgade, att länsstyrelse vid prövning av ansökan därom skulle tillse, att skäl ej föreläge, på grund varav vederbörande kunde anses olämplig att föra bil. Beträffande förare i yrkesmässig trafik föreskrevs emellertid, att därtill ej fick användas annan än den, som med läkarbetyg styrkt sig äga normal syn- och hörsolförmåga och icke lida av lyte, som gjorde honom olämplig som förare.

Då normal synförmåga måste anses innefatta normalt färgsinne, utgjorde följaktligen enligt avfattningen av 1916 års förordning bristande färgsinne hinder för att få föra bil i yrkesmässig trafik.

Enligt ett av tillkallade *sakkunniga* den 4 december 1919 avgivet förslag till revision av sistnämnda förordning skulle läkarintyg om bland annat normal synförmåga krävas för erhållande av körkort över huvud taget.

Åtskilliga av de i anledning av detta förslag hörda myndigheterna anmärkte emellertid, att ett sådant krav vore alltför strängt beträffande förare i icke yrkesmässig trafik.

I den proposition angående vissa ändringar i 1916 års förordning, som för yttrande förelades *1920 års riksdag*, föreslog Kungl. Maj:t viss jämkning i de sakkunnigas förslag i syfte att för förare i privat trafik icke skulle behöva krävas normal syn- och hörsolförmåga, utan allenast att icke lida »av sådan nedsättning i syn- eller hörsolförmågan eller sådant lyte, som

gör honom olämplig som förare». Med avseende å förare i yrkesmässig trafik upptogos bestämmelser om att för tillstånd härtill skulle erfordras, att sökanden »med läkarbetyg styrkt sig äga normal syn- och hörsolförmåga samt i övrigt är lämplig såsom dylik förare».

I enlighet med förslaget i propositionen, som av riksdagen lämnades utan erinran, utfärdades också bestämmelser i detta ämne genom *förordning den 25 september 1920*.

Enligt 15 § i *1923 års motorfordonsförordning* fordrades för att få körkort intyg av läkare, att sökanden icke lede av bland annat sådan ned sättning av synförmågan, som väsentligen minskade hans förmåga att föra bil. Därjämte meddelades i paragrafen vissa närmare bestämmelser angående erforderlig grad av synskärpa. För förare i yrkesmässig trafik gällde inga särbestämmelser rörande synförmågan.

1920 års sakkunniga, vars betänkande (stat. off. utr. 1922: 39) lades till grund för 1923 års förordning, hade för erhållande av körkort uppställt i stort sett samma villkor, som sedermera upptogos i 15 §, om man bortser från bestämmelserna beträffande erforderlig grad av synskärpa. De sakkunniga uttalade (sid. 111), att med avseende å kvalifikationerna beträffande bland annat syn bärande skäl icke syntes föreligga för en åtskillnad i syfte att uppställa mindre stränga föreskrifter för den privata än för den yrkesmässiga trafiken. Enligt de sakkunnigas mening vore det givetvis mest betryggande att fordra normal synförmåga, men denna fordran torde vara strängare än behovet krävede.

I anledning av en motion (II: 107) anhöll *1925 års riksdag* på hemställan av andra lagutskottet (utl. nr 12), att Kungl. Maj:t måtte överväga vidtagandet av lämpliga åtgärder i syfte att i möjligaste mån utesluta de risker, som vore förbundna med rådande möjlighet för färgblinda personer att erhålla tillstånd att föra bilar och andra därmed jämställda motorfordon.

Andra lagutskottet anförde bland annat i sitt berörda utlåtande:

Emellertid har det, enligt vad utskottet erfarit, yppat sig möjlighet att få frågan om ett behörigt tillgodoseende av trafiksäkerhetens krav i fråga om färgblinda förare av motorfordon löst efter helt andra linjer än de i motionen ifrågasatta. Sedan någon tid tillbaka har nämligen på järnvägsstyrelsens föranstaltande pågått vissa, av en framstående auktoritet å färgsinnesforskningens område ledda undersökningar i ändamål att söka utexperimentera ett särskilt för järnvägsövergångarna lämpat ljussignalsystem, vilket vore ur säkerhetssynpunkt så långt möjligt betryggande. Dessa undersökningar, vilka numera torde vara i huvudsak slutförda, lära hava lett till det resultat, att man lyckats få fram ett signalsystem med två olikfärgade ljussken, vilka torde kunna åtskiljas från varandra jämväl av en färgblind. Färgerna äro rött och blåviolett; det gröna signalskenet har sålunda utdömts...

Därest detta system skulle komma att visa sig effektivt jämväl i fråga om färgblinda personer, synes det obetingat innebära den mest rationella lösningen

av det problem, som i den nu föreliggande motionen avses. Jämte det att därigenom vinnes önskligt skydd jämväl gentemot färgblinda förare av hästskjutar, utestänges åter å andra sidan genom ett sådant system ej någon onödigtvis från rätten att erhålla körkort för förande av motorfordon. I detta sammanhang synes särskilt böra framhållas, att för många, synnerligast sådana som äro bosatta å en avlägsen ort å landsbygden och på grund därav hava särskilt behov av en automobil eller annat motorfordon såsom fortskaffningsmedel, gällor, att de under förändet av sådant fordon mera sällan — för åtskilligas del kanske aldrig — komma i beröring med något ljussignalsystem. För dessa skulle ett genomförande av krav å styrkande av normalt färgsinne såsom villkor för att tilldelas körkort tvivelsutan komma att framstå såsom en av förhållandena ej med nödvändighet betingad åtgärd från det allmännas sida.

I händelse det ljussignalsystem, som, på sätt förut nämnts, för närvarande är under utexperimenterande vid statens järnvägar, skulle visa sig vara ur nu föreliggande synpunkt effektivt, synes det påkallat, att det sörjes för, att det samma kommer till användning jämväl för enskilda järnvägars del och i erforderlig mån även i övrigt, där ljussignalering till ledning för väg- och gatutrafiken äger rum.

I den mån åter tilläventyrs behovet av skydd mot de risker, som härröra av färgblindhet hos automobilförare, skulle visa sig icke bliva genom förenämnda ljussignalsystem behörigen tillgodosett, synes det böra komma under övervägande att såsom villkor för rätt att erhålla körkort kräva företeende av läkarbetyg om frånvaro av sådan färgsinnesdefekt, som innebär risk ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Denna riksdagsskrivelse överlämnades för övervägande till *1927 års motorfordonssakkunniga*, vilka i sitt betänkande (stat. off. utr. 1929: 16) anförde (sid. 106):

Det ljussignalsystem, varom i utskottets utlåtande (nr 12/1925) omförmäles, har numera allmänt kommit i bruk vid järnvägarna, även de enskilda. Systemet med rött och blåviolett (eller kanske rättare blåaktigt vitt) sken har visat sig synnerligen lämpligt uti nu ifrågavarande avseende. Förväxling mellan dessa båda sken är så gott som utesluten för nästan alla färgblinda. Endast ett ytterst ringa fåtal färgblinda — enligt vad som uppgives knappast ett tiotal personer i Sverige — äro inkompetenta att särskilja nu nämnda båda sken.

Härmed synes frågan om färgblindhetens förhållande till ljussignaleringen vid järnvägarna vara tillfredsställande löst. Kvar står emellertid de rött och grönt färgade signalsken, som brukas till ledning för trafiken, särskilt inom städerna. Det torde, såsom av riksdagen framhållits, vara påkallat att även här det vid järnvägarna brukade signalsystemet kommer till användning. Att framlägga förslag i sådan riktning läror emellertid icke tillkomma de sakkunniga.

I *1930 års motorfordonsförordning* upptogs i 14 § 2 mom. b) ifrågavarande stadganden från 1923 års förordning med i sak oförändrat innehåll.

Regeringsrätten har år 1933 i anledning av besvär tagit ställning till frågan, om färgblind kunde tilldelas körkort. Regeringsrätten förklarade därvid, att det förhållandet, att klaganden vore behäftad med färgblindhet, ej vore av beskaffenhet att jämlikt 14 § 2 mom. b) i 1930 års motor-

fordonsförordning utgöra hinder för honom att erhålla körkort (Regeringsrättens årsbok 1933 sid. 102).

För vad 1936 års motorfordonsförordning i förevarande hänseende innehåller har ovan redogjorts.

Frågan om beskaffenheten av ljussignaler i trafiken har under de senaste åren varit föremål för stor uppmärksamhet.

Chefen för kommunikationsdepartementet anmodade den 3 juli 1933 medicinalstyrelsen att avgiva utlåtande rörande beskaffenheten av de sken, som med hänsyn till förekommande färgblindhet borde brukas å ljussignaler till ledning för väg- och gatutrafiken ävensom huruvida — därest särskilda bestämmelser i sådant avseende utfärdades — meddelande av föreskrift om normalt färgsinne såsom villkor för erhållande av tillstånd att föra motorfordon kunde anses obehövt.

Medicinalstyrelsen avgav utlåtande den 13 december 1933, vilket utlåtande senare överlämnades till 1934 års vägtrafiksakkunniga. Styrelsen hänvisade till en av medlemmen av styrelsens vetenskapliga råd, professor A. Dalén, upprättad promemoria samt anförde i anslutning härtill, att styrelsen ansåge lämpligast, att samma två sken — rött och blåvitt — som användes i järnvägstrafiken, även komme till användning i väg- och gatutrafiken samt att styrelsen, som tolkat gällande motorfordonsförordning så, att normalt färgsinne icke för närvarande utgjorde villkor för erhållande av körkort, ansåge ändring härutinnan icke av behovet påkallad vare sig om och än mindre efter det signalsystemet å gator och vägar ordnats på nyss föreslaget sätt.

Professor Daléns yttrande samt vissa andra uttalanden i förevarande ämne ha återgivits i vägtrafiksakkunnigas den 28 maj 1935 avgivna betänkande (stat. off. utr. 1935: 23 sid. 192—196).

Vägtrafiksakkunniga anförde för egen del (sid. 196 och 197) bland annat, att de funnit spörsmålet om färgerna å trafiksignaler ännu icke befinna sig i det utredda läge, att de sakkunniga ansett sig böra fatta definitiv ståndpunkt därtill i sitt betänkande. De sakkunniga inskränkte sig därför till att framhålla vikten av att enhetliga regler på förevarande område komme till stånd samt förordade, att prov företoges för utrönande av den lämpligaste färgsammansättningen vid användning i trafiken av ett trefärgsystem.

Enligt 32 § i *Kungl. kungörelsen den 22 januari 1937 angående vägmärken* (S. F. S. nr 44, jämför 13 § i 1936 års vägtrafikstadga) skall trafiksignal, som användes vid reglering av vägtrafik å annan plats än vid järnvägs korsning i plan, vid färja eller vid rörlig bro, visa fast sken, varvid rött sken skall betyda stopp och grönt sken klart. Signal om växling från rött till grönt sken samt omvänt skall givas medelst gult sken till-

sammans med rött respektive grönt sken. Signalljusen skola anbringas ovanför varandra och i ordningen, uppifrån räknat: rött, gult, grönt.

I fråga om varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid vissa korsningar i samma plan mellan järnväg och väg hänvisas i 13 § i 1936 års vägtrafikstadga till vad därom är särskilt stadgat.

Särskilda bestämmelser i detta ämne finnas i en *Kungl. kungörelse den 26 juni 1933* (S. F. S. nr 469). I § 4 i denna kungörelse stadgas, att om vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg icke för de vägfarande finnes fri sikt över järnvägen på ömse sidor om korsningen, skola, utöver vissa andra varningsmärken, särskilda anordningar för trafiksäkerhetens tryggnande anordnas. Bland sådana säkerhetsanordningar nämnas »ljussignaler, dag och natt visande rött blinkande sken åt vägen, då tåg nalkas, och vitt blinkande sken, då korsningen är öppen för vägtrafik». I kungörelsen lämnas närmare föreskrifter om ljussignals beskaffenhet.

Efter uppdrag av Kungl. Maj:t har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* den 30 december 1936 avgivit betänkande (stat. off. utr. 1937: 15) med utredning och förslag till vissa åtgärder för trafiksäkerhetens höjande vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg, m. m. Styrelsen har däri erinrat om (sid. 97) att vid de nu använda ljussignalerna det vita skenet på järnvägarnas eget initiativ i stor utsträckning blivit ersatt med blåvitt sken, enär de röda och blåvita skenen befunnits lättare kunna särskiljas vid de vanliga formerna av färgblindhet. Då det blåvita skenets fördelar framför det vita skenet enligt styrelsens mening torde vara allmänt erkända och då kostnaderna för ljussignalernas ändring torde bliva obetydliga, har styrelsen föreslagit, att det vita skenet skall kunna ersättas med blåvitt sken. Ljussignal skall enligt förslaget alltid vara kombinerad med ringklocka. För närmare kännedom om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag hänvisas till betänkandet. Detta är för närvarande beroende på Kungl. Maj:ts prövning.

I detta sammanhang bör erinras om *1937 års sakkunniga rörande trafik-säkerheten*, tillkallade jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 11 december 1936 för att verkställa utredning rörande trafikolyckornas orsaker samt avgiva de förslag, vartill utredningen kan giva anledning.

1936 års trafikutredning.

Frågan, huruvida normalt färgsinne bör krävas hos bilförare, har såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen varit föremål för stor uppmärksamhet från statsmakternas sida. Även inom trafikutredningen har frågan varit föremål för överväganden. Detta spörsmål, som otvivelaktigt måste bringas till en tillfredsställande lösning, bör enligt trafikutredningens mening upptagas till prövning i annat sammanhang. Här föreligger ett all-

mänt trafiksäkerhetsspörsmål, som icke endast rör kraven på syn hos bilförare utan även frågan om ljussignalers beskaffenhet. Då trafikutredningen har anledning antaga, att hithörande frågor ägnas uppmärksamhet hos 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten, har utredningen icke ansett sig böra göra några ytterligare uttalanden i ämnet.

Åtgärder för begränsning av tillströmningen till droskföraryrket.

I detta sammanhang torde böra redovisas ett särskilt, av *överståthållarämvet* i skrivelse till Konungen den 22 november 1935 framfört spörsmål. Över denna skrivelse hava efter remiss yttranden avgivits av länsstyrelserna i Östergötlands, Göteborgs och Bohus samt Malmöhus län, varjämte Svenska arbetsgivareföreningen inkommit med en skrift i ämnet.

Kungl. Maj:t har därefter genom beslut den 6 november 1936 överlämnat akten i ärendet till 1936 års trafikutredning, vilken berett landsorganisationen i Sverige tillfälle att yttra sig över handlingarna.

Överståthållarämvet har i sin skrivelse hemställt, att Kungl. Maj:t måtte taga under överbäggande, »huruvida vid utfärdandet av ny motorfordonsförordning i densamma kan intagas föreskrift av innehåll, att, om i viss stad finnas med stöd av ordningsstadgan för rikets städer i reglemente intagna bestämmelser om godkännande av automobilförare i viss yrkesmässig trafik, hänsyn må vid beslut om sådant godkännande tagas jämväl till behovet av ytterligare arbetskraft inom yrkesgruppen».

Såsom motivering till denna hemställan har överståthållarämvet anför:

I 23 § i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 är stadgat, att, om i stad förekommer behov av reglementen eller taxor för åkare, hyrkuskar och dylikt, magistraten äger att upprätta sådana reglementen och taxor samt desamma Eders Kungl. Maj:ts befallningshavandes prövning underställa, ävensom att i Stockholm överståthållarämvet äger att dessa reglementen och taxor omedelbart utfärda. Med stöd av denna föreskrift har överståthållarämvet utfärdat reglemente för droskväsendet, det senaste av den 28 januari 1931. I detta har föreskrivits bland annat, att annan ej må tjänstgöra som droskförare än den, som överståthållarämvet antagit till sådan befattning, samt att för att antagas till droskförare skall erfordras

1:o) att uppfylla i allmänhet stadgade villkor för erhållande av tillstånd att föra automobil i yrkesmässig trafik samt äga vana och skicklighet vid förande av sådant fordon; och

2:o) att hava kännedom om droskreglementets innehåll och nödig lokal-kännedom samt i övrigt vara lämplig såsom droskförare.

I anledning härav måste den, som önskar antagas till droskförare, undergå examination inför polismyndigheten.

Vid droskförares antagande tages hänsyn allenast till aspirantens kvalifikation, men däremot icke till den omständigheten, huruvida behov av ytterligare droskförare kan anses föreligga. Överståthållarämvet anser sig icke utan

uttrycklig lagföreskrift äga befogenhet, att i sitt på ordningsstadgan grundande droskreglemente införa föreskrifter, som icke kunna anses vara av vikt för den allmänna ordningen och vad därmed sammanhänger. Dessutom torde vid droskförarens antagande hänsyn till föreliggande behov av dylika yrkesmän för närvarande så mycket mindre kunna tagas, som enligt Eders Kungl. Maj:ts motorfordonsförordning vid meddelande av tillstånd till förande av automobil i yrkesmässig trafik behovsprövning icke lär kunna ifrågakomma.

Då sålunda för närvarande droskförare kunna antagas i obegränsad omfattning, har den situationen inträtt, att i Stockholm finnas flera hundra såsom droskförare antagna personer, vilka icke kunna erhålla sin utkomst inom facket. Detta förhållande är otvivelaktigt förenat med stora olägenheter för droskförarna. Vid övervägande av de möjligheter, som må anses förefinnas för underlättande av den bekymmersamma ställning, vari droskförarkåren i Stockholm — såsom anförts — befinner sig, ligger den tanken nära till hands att medgiva hänsynstagande till behovet vid avgörande av frågor angående nya droskförarens antagande. Såsom skäl för sådant medgivande torde kunna anföras det förhållandet, att vid beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik avseende skall enligt 27 § 2 mom. i motorfordonsförordningen fästas därvid, huruvida ett sökt trafik tillstånd är behövt med hänsyn till redan förefintliga trafikföretag, samt att sålunda behovsprincipen i viss omfattning redan vunnit insteg i motorfordonslagstiftningen. Dessutom torde såsom ytterligare skäl kunna anföras, att den examination, som droskföraraspiranten i Stockholm underkastas, nödvändiggör inhämtande av vissa specialkunskaper och försätter honom i en annan ställning än yrkesmässiga fordonsförare i allmänhet intaga.

Såsom ovan framhållits, lär behovsprincipens tillämpande vid antagande av droskförare icke kunna införas, såframt icke uttrycklig lagföreskrift därom finnes. En sådan lagföreskrift synes överståthållarämbetet lämpligast böra hava sin plats i motorfordonsförordningen och innefatta bemyndigande för den, som antager droskförare, att därvid taga hänsyn till behovet.

Länsstyrelsen i Östergötlands län, som infordrat yttranden från polis-kammaren i Norrköping och polischefen i Linköping, har ansett sig sakna anledning förorda bifall till överståthållarämbetets hemställan. Länsstyrelsen har därvid anförts:

Länsstyrelsen kan för sin del icke biträda överståthållarämbetets uppfattning, att för vinnande av det av ämbetet angivna syftet någon ändring av motorfordonsförordningen är behövt. Visserligen torde icke utan uttryckligt stöd i lag kunna i reglementen rörande droskväsendet införas befogenhet för polismyndighet att vid antagandet av droskförare taga hänsyn till stadens behov av ytterligare förare i drosktrafik. Men å andra sidan torde intet hinder möta mot att i enlighet med bestämmelser i droskreglemente göra antagandet beroende av den omständigheten att sökanden antingen själv innehar trafikrättighet av ifrågavarande slag eller ock erhållit anställning hos droskägare. Det för Linköpings stad fastställda droskreglementet förutsätter, att till droskförare icke antages annan person än sådan som i egenskap av koncessionshavare eller på grund av anställning verkligen kommer att tjänstgöra såsom droskförare och att godkännandet förfaller, sedan rörelsen nedlagts eller anställningen upphört. Länsstyrelsen delar visserligen överståthållarämbetets åsikt om olämpligheten i princip att antaga droskförare så att säga in blanco, men anser frågan enklast

kunna ordnas genom fastställande av droskreglementen av ungefärligen sådant innehåll i förevarande hänseende som det av länsstyrelsen godkända droskreglementet för Linköping. Erfarenheterna från denna stad tyda ej på, att något försök gjorts att kringgå bestämmelserna i droskreglementet exempelvis på så sätt att koncessionshavare antagit flera droskförare än som kunna utnyttjas i rörelsen, och länsstyrelsen föreställer sig ock, att frestelsen härtill icke kan vara särdeles stark. I Norrköping, varest i fråga om antagande av droskförare föreskrifterna synas överensstämma med vad i motsvarande hänseende gäller i Stockholm, hava, efter vad poliskammaren vitsordat, några direkta missförhållanden härav icke kunnat påvisas, och länsstyrelsen anser sig utan närmare utredning kunna utgå från att dylika missförhållanden ej heller förekomma i länets mindre städer.

Då sålunda förhållandena inom Östergötlands län icke påkalla någon åtgärd i det av överståthållarämbetet angivna syftet och frågan även på andra orter lär kunna ordnas i administrativ väg, finner sig länsstyrelsen sakna anledning att förorda bifall till överståthållarämbetets hemställan i ärendet.

Poliskammaren i Norrköping har i sitt yttrande till länsstyrelsen hemställt, att länsstyrelsen måtte tillstyrka, att en föreskrift med det ifrågasatta innehållet meddelas. Poliskammaren har upplyst, att den 10 januari 1936 100 personer hade rättighet att föra bil i yrkesmässig persontrafik i Norrköping, varav emellertid endast 49 hade full sysselsättning. 22 tjänstgjorde endast kortare perioder av året och 10 blott vid exceptionella tillfällen såsom jul- och nyårshelger, medan de 19 återstående aldrig tjänstgjorde som droskförare.

Poliskommissarien i Linköping har uppgivit i rapport av den 8 januari 1936, som åberopas av polischefen, att i staden funnes 21 bilar godkända för drosktrafik. För betjänande av dessa vore antagna 23 droskförare, varjämte droskägarna själva i stor utsträckning tjänstgjorde som droskförare. I rapporten uppgives, att i staden aldrig förekommit, att någon person, som önskat bliva antagen till droskförare själv ingivit ansökan därom, utan hade sådan ansökan alltid ingivits av droskägare eller droskägareföreningen. Något missförhållande i de av överståthållarämbetet omförmälta hänseendena hade icke förekommit i staden.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, som infortrat yttrande från poliskammaren i Göteborg, har ansett sig sakna anledning till erinringar mot förslaget. Länsstyrelsen har anfört:

Då den av överståthållarämbetet väckta frågan för Göteborgs och Bohus läns vidkommande kan äga praktisk betydelse närmast för Göteborgs stad, har länsstyrelsen inhämtat yttrande i ärendet från poliskammaren härstädes, vilket yttrande bifogas. Av detsamma framgår att, åtminstone för närvarande, något större behov av sådana bestämmelser, som överståthållarämbetet ifrågasatt, knappast föreligger i Göteborg. Att det sätt, varpå droskförare här antagas, i betydande mån medverkat till detta resultat, torde vara påtagligt.

Även om sålunda behov här icke kan sägas föreligga av sådana föreskrifter, som föreslagits, lär på andra sidan någon olägenhet av dylika föreskrifters in-

förande knappast här kunna bliva följden, särskilt som, såvitt länsstyrelsen kunnat finna, föreskrifterna ifråga icke skulle behöva medföra ändring i övrigt i det i Göteborg tillämpade sättet för droskförarens antagande.

Vid detta förhållande anser sig länsstyrelsen sakna anledning till erinringar mot förslaget.

Föreståndaren för polisens centralavdelning i Göteborg har i en rapport, vilken återopas av poliskammaren, uppgivit bland annat:

Här i staden sker antagande av droskförare på så sätt, att vederbörande droskägare hos poliskammaren anhåller att såsom droskförare få anställa viss person, varefter poliskammaren genom centralpolisen kontrollerar, att personen ifråga innehar körkort och trafik kort, och genom förhör prövar hans lokalkännedom och kännedom om droskreglementets innehåll samt meddelar instruktion beträffande framkörning med droskor vid stationer och teatrar här i staden. Därest vederbörande härvid visar sig uppfylla fordringarna, utfärdas s. k. tjänstgöringsbok för honom, vari tecknas bevis om hans godkännande som droskförare i vederbörande droskägares tjänst, varjämte den nyantagne droskförarens namn samt andra uppgifter om honom införas i å centralpolisens kontor fört kortregister över droskförare här i staden. Därest droskförare slutar sin anställning, skall droskägaren göra anmälan härom till poliskammaren samt därvid återställa den för droskföraren utfärdade tjänstgöringsboken, som därvid bör vara försedd med anteckning om anledningen till avskedandet. Då sådan droskförare därefter ånyo anställes hos annan eller samme droskägare, har denne att på samma sätt som vid droskförarens första antagande göra framställning till poliskammaren om hans godkännande. Vid sådan återanställning anses dock prövning av vederbörandes lokalkännedom m. m. icke erforderlig.

Poliskammarens antagande av droskförare sker sålunda endast i samband med att droskföraren anställes hos en droskägare och gäller endast så länge anställningen varar. Droskföraren kvarstår dock även efter anställningens slut i droskförarregistret.

Poliskammarens godkännande och antagande av droskförare på ansökan av droskägare anses icke kunna vägras, såvitt föraren ifråga uppfyller förut omnämnda fordringar samt icke på grund av upprepade allvarliga förseelser gjort sig känd såsom uppenbart olämplig såsom droskförare...

Enligt undertecknads erfarenhet har nuvarande tillvägagångssätt vid antagande av droskförare verkat fullt tillfredsställande. Den restriktion från offentlig myndighet å rekryteringen inom ifrågavarande yrkesgrupp, som behovsprövningen skulle innebära, torde sakna motsvarighet inom någon annan yrkesgrupp, och skulle densamma enligt undertecknads mening utgöra en alltför långt gående kontroll från det allmännas sida å enskilda företagares handlingsfrihet.

Länsstyrelsen i Malmöhus län, som infordrat yttranden från poliskamrarerna i Malmö och Hälsingborg samt magistraterna i Lund, Landskrona och Trälleborg, har avstyrkt bifall till framställningen samt anfört:

För att få tjänstgöra som droskförare i förenämnda städer skall personen i fråga hava godkänts vid examination av polismyndigheten. Det har icke för sports, att andra än de, som haft utsikt att erhålla anställning som droskförare, begärt att bliva examinerade. Någon olägenhet har sålunda icke uppkommit i berörda städer genom överflöd på personer med kompetens som droskförare.

Enligt länsstyrelsens mening bör det visserligen icke vara uteslutet, att genom ingripande från det allmännas sida en reglering sker av tillströmningen till vissa yrken, men länsstyrelsen förmenar, att en sådan reglering icke bör företagas utan att särskilda förhållanden föreligga. Så kan framför allt vara fallet, om en utbildning för visst yrke är förenad med avsevärda kostnader, vilka kunna anses bortkastade, om vederbörande ej får anställning inom åsyftat förvärvsområde. I föreliggande fall kan ej bliva tal om utgifter för vederbörande av angivna art. Några andra särskilda omständigheter, som motivera ett ingripande härvidlag i det allmännas intresse, kan länsstyrelsen ej heller finna vara för handen, och länsstyrelsen får därför i underdånighet avstyrka nådigt bifall till framställningen.

Poliskammaren i Malmö har meddelat, att det för Malmö stads vidkommande icke vore erforderligt att införa någon sådan föreskrift, som föreslagits i överståthållarämbetets skrivelse. I enlighet med bestämmelserna i reglementet för droskväsendet i Malmö ägde ej annan tjänstgöra som förare än den, som poliskammaren antagit till sådan befattning, och skulle droskägare anmäla den, han önskade få antagen till droskförare. Förutom ordinarie droskförare funnes i Malmö 45 extra droskförare.

Poliskammaren i Hälsingborg fann ej heller erforderligt att vid utfärdande av ny motorfordonsförordning upptaga sådan föreskrift, som överståthållarämbetet ifrågasatt. Poliskammaren upplyste, att droskägare, som ville anställa en ny förare, gjorde ansökan därom till poliskammaren. Poliskammaren hade aldrig antagit andra personer som droskförare än sådana, som redan utlovats eller erhållit anställning hos någon av droskägarna, och efter vad poliskammaren kunnat förskaffa sig kännedom om funnes ej i staden några av poliskammaren antagna droskförare, som ej hade dagliga arbetsgöromål hos vederbörande droskägare.

Magistraten i Lund fann överståthållarämbetets framställning icke böra föranleda någon lagstiftning i ämnet. Magistraten framhöll, att den föreslagna behovsprövningen vore onödig, därest droskförare, såsom skedde i Lund, antoges endast på anmälan av droskägare, som anställt honom i sin tjänst. Enligt magistratens förmenande vore behovsprövningen vid antagande av droskförare till och med olämplig, särskilt med hänsyn till att den inneslöte många möjligheter för att den prövande myndigheten kunde bliva engagerad i tvistigheter mellan fackorganisationerna å ömse sidor. Därest behovsprövningen infördes, följde enligt magistratens uppfattning nödvändigtvis därmed, att redan meddelade trafikillstånd måste underkastas förnyad prövning med ej alltför långa mellanrum.

Magistraten i Landskrona uttalade, att den gjorda framställningen borde lämnas utan avseende. En anslutning till överståthållarämbetets förslag skulle enligt magistratens uppfattning till allmänhetens och droskväsendets skada skapa monopol åt en strängt sammansluten skara droskförare, som

ensidigt kunde föreskriva droskägarna sina villkor. En sådan utveckling funne magistraten icke önskvärd.

Magistraten i Trälleborg däremot fann en behovsprövning vid antagande av droskförare vara att förorda. Magistraten har därvid framhållit bland annat, att prövningen av en droskföraraspirants kvalifikationer givetvis i hög grad minskade i värde, om vederbörande därefter på grund av bristande sysselsättning icke finge tillräcklig övning i yrket.

Svenska arbetsgivareföreningen har hemställt, att framställningen icke måtte leda till någon åtgärd, samt därvid anfört bland annat:

Ett bifall till överståthållarämbetets framställning skulle innebära ett godtagande av principen om ett överlåtande å det allmänna att genom sina organ reglera tillströmningen av arbetskraft till visst yrkesområde för tillgodoseende av vederbörande yrkesgrupps ekonomiska intressen. Härvid stannar det således icke vid att fackorganisationer få oförhindrade monopolisera och behärska utbudet av arbetskraft för åstadkommande av en konstlad förbättring av arbetsvillkoren, utan det är meningen att samhället självt skall träda in och utöva denna funktion. Behovsprövningen är i förevarande fall lätt att tekniskt åstadkomma med hänsyn till förekomsten av den individuella kompetensprövningen. Vidare är det här fråga om tillgången av arbetskraft inom ett tämligen begränsat yrkesområde, varmed naturligen följer ökad möjlighet för den prövande myndigheten att överblicka förhållandena. Dessa båda sistnämnda omständigheter kunna möjligen förleda till uppfattningen, att skäl i förevarande fall tala till förmån för den önskade behovsprövningen. Sådant betraktelsesätt är emellertid enligt vårt förmenande helt oriktigt. Ifrågavarande arbetstagargrupp utövar sin näring under samma ekonomiska förutsättningar, som andra fria yrkesutövare. Vissa fordringar på utbildning i visst hänseende ställas på dem icke i konkurrensinskränkande syfte utan endast för att bereda allmänheten erforderlig trygghet, då den betjänar sig av det trafikmedel, som handhaves av yrkesutövarna i fråga. Ger man sig i detta fall in på att använda sig av kompetensprövningen till att eliminera det fria utbudet av arbetskraft inom en lovlig näringsgren, har man enligt vårt förmenande tagit ett principiellt och till sina följdverkningar utomordentligt betydelsefullt avsteg från den i vårt land lagfästa näringsfriheten. Efter sådant steg finnes i princip intet hinder för det allmänna att beträffande det ena yrket efter det andra i mån av administrativa möjligheter begränsa tillförseln av arbetskraft. Här är det som nämnts ej fråga om av yrkesutövarna själva vidtagna, mången gång förklarliga åtgärder för hämmande av en alltför pressande konkurrens utan en »reform» i skråväsendets anda. Skulle överståthållarämbetets framställning leda till önskat resultat, kan man mycket väl tala om ett droskförarskrå i Stockholm. Graden av dess monopolistiska natur blir helt beroende av överståthållarämbetets tillämpning av behovsprincipen.

Överståthållarämbetet har till stöd för sin framställning erinrat om, att tillstånd till yrkesmässig trafik beviljas endast om det sökta trafiktillståndet är behövt med hänsyn till redan förefintliga trafikföretag, och att sålunda behovsprincipen redan vunnit sitt insteg i motorfordonslagstiftningen. Vi kunna ej finna att denna jämförelse på något sätt är hållbar. När det gäller trafik-tillstånd, verkställes en behovsprövning ytterst icke i trafikutövarnas eget eko-

nomiska intresse. Såsom departementschefen anförde i propositionen till 1930 års motorfordonsförordning, då fråga var om att ställa även länstrafiken under behovsprövning, skall vid prövning av ansökan om trafiktillstånd hänsyn tagas till »huruvida tillståndets beviljande skall medföra för allmänheten menliga påföljder såsom av alltför liten inkomst förorsakad låg kvalitet på fordonsmateriel eller dylikt». En begränsning av antalet trafikutövare vidtages sålunda närmast i den trafikerande allmänhetens intresse.

Koncessionerandet av den yrkesmässiga automobiltrafiken har konsekvent lett till lagstadgad skyldighet för trafikutövarna såväl att hålla vissa taxor som att på anmodan betjäna allmänheten. I samband med meddelande av trafiktillstånd äger vederbörande myndighet befogenhet att uppställa även andra sådana villkor och bestämmelser för trafiken, som anses nödiga. Dessa betydande begränsningar i näringsutövarens rörelsefrihet äro en följdriktig verkan av den fria konkurrensens eliminerande. Man torde därför icke heller i fråga om droskförarna — om överståthållarämbetets framställning skulle leda till lagstiftning — kunna undgå att på något sätt motverka de ekonomiska konsekvenserna av begränsningen i arbetskraftstillförseln. Den verkliga innebörden av det allmännas ingripande bör åtminstone då stå klart för en var.

Överståthållarämbetet anför slutligen som ytterligare skäl för sin framställning, att antagandet till droskförare i Stockholm kräver vissa specialkunskaper, och att droskföraren därigenom försättes i en annan ställning än yrkesmässiga fordonsförare i allmänhet. En långt driven specialutbildning innebär naturligen alltid sina vådor med hänsyn till begränsningen i det arbetsområde, där vederbörande kan göra sig gällande. Det torde dock få överlämnas åt individen att överväga möjligheterna till erhållande av arbetsanställning, innan han ger sig in på en mera krävande specialutbildning. För övrigt synes det oss, som om den utbildning, vilken droskförarna i Stockholm måste inhämta utöver den, som varje yrkesmässig fordonsförare har att tillägna sig, icke kräver sådana uppoffringar av yrkesmannen, att därav kan hämtas något som helst stöd för en monopolisering av yrket.

Under hänvisning till vad vi här ovan anfört gentemot vidtagande av sådant avsteg från näringsfrihetens princip, som överståthållarämbetets framställning avser, hemställa vi, att denna framställning icke måtte leda till någon vidare åtgärd.

Landsorganisationen har genom landssekreterariatet anfört bland annat:

Överståthållarämbetets framställning torde vara föranledd av den särskilt under den senaste kristiden förekommande stora arbetslösheten inom droskförarfacket i Stockholm, vilken i sin tur varit beroende av att godkännande av automobilförare i yrkesmässig trafik skett och måst ske utan hänsynstagande till behovet av arbetskraft. Genom att det stått varje droskägare fritt att »inmönstra» hur många droskförare som helst har det inom ifrågavarande arbetargrupp uppstått en disproportion mellan arbetstillgång och utbud av arbetskraft, som försatt droskförarkåren i ett synnerligen prekärt läge. Det nuvarande systemet har lett till att många droskchaufförer sakna möjlighet att vinna sin utkomst inom yrket, i det de icke kunna beredas arbete annat än under perioder av rikare arbetstillgång, ofta endast åtta à tio dagar per månad. Uppenbarligen skulle behovsprincipens tillämpning vid rekryteringen leda till ett undanröjande av dessa missförhållanden, till båtnad såväl för yrket som för arbetarna.

De principiella invändningar mot den föreslagna behovsprövningen, vilka Svenska arbetsgivareföreningen i en till Kungl. kommunikationsdepartementet ingiven skrift framställt, anser sekretariatet icke kunna tillmätas avgörande vikt. Att i detta sammanhang tala om monopolisering, skråväsende och avsteg från näringsfrihetens principer är att skjuta över målet. Arbetsgivareföreningen erkänner själv att frågan är av jämförelsevis ringa praktisk räckvidd, och föreningens framställning är till synes förestavad uteslutande av principiella motiv. För landssekretariatet är det självfallet att frågan bör bedömas uteslutande ur praktisk social synpunkt. Ur denna synpunkt är för övrigt det väsentliga icke *huru* regleringen sker; möjligt är att t. ex. den i länsstyrelsens i Östergötlands län i dess remissyttrande förordade, bland annat i Linköping tillämpade ordningen innefattar ett tillräckligt regulativ. Det väsentliga är tydligen att på sätt som finnes ändamålsenligast något åtgöres för en sanering av de nuvarande förhållandena.

Svenska transportarbetareförbundet har i skrivelse den 29 oktober 1938 till 1936 års trafikutredning efter därom gjord förfrågan uppskattat antalet trafikbilförare inom förbundet till 10 600 och arbetslösheten inom denna grupp »till på sin höjd» 9 procent. Antalet arbetslösa inom droskfacket i Stockholm utgjorde — uppger förbundet — enligt senaste månadsrapport 60 på cirka 1 450 droskförare. Arbetslösheten inom bilförarfacket var allt efter årstiderna varierande men icke i någon större utsträckning under stabila konjunkturförhållanden.

1936 års trafikutredning.

Trafikutredningen har icke funnit tillräckliga skäl tala för den av överståthållarämbetet ifrågasatta åtgärden, mot vilken starka betänkligheter av principiell art framförts från flera håll. Hinder torde icke möta att utfärda droskreglementen av sådant innehåll, att droskförare i allmänhet antagas endast efter framställning av droskägare. Detta system har med gott resultat prövats på flera håll. Härigenom skapas möjligheter att med beaktande av drosktrafikutövarnas intressen begränsa tillströmningen till droskföraryrket. Det föreliggande spørsmålet torde sålunda i administrativ ordning kunna få en tillfredsställande lösning.

Förares arbetstid.

§ 28.

(Jämför 27 § 7 mom. i 1930 års M. F. samt § 35 i propositionen nr 161/1936.)

Frågan om arbetstiden för förare i yrkesmässig trafik regleras dels av lagen den 16 maj 1930 om arbetstidens begränsning (allmänna arbetstidslagen), dels av lagen den 29 juni 1912 om arbetarskydd, dels ock av de särskilda arbetstidsbestämmelser, som återfinnas i 27 § 7 mom. i 1930 års motorfordonsförordning i dess gällande lydelse.

1930 års lag om arbetstidens begränsning äger tillämpning å varje rörelse — alltså även å företag för yrkesmässig trafik — såvitt i rörelsen till arbete för arbetsgivares räkning i regel användas flera än fyra arbetare. Från lagens tillämpning undantogs emellertid bland annat arbete, som utföres under sådana förhållanden, att det ej kan anses tillkomma arbetsgivaren att vaka över arbetets anordnande, samt arbete, som till sin natur är så oregelbundet, att det icke kan förläggas till bestämda tider. Såsom arbetare skall vid lagens tillämpning icke räknas bland annat medlem av arbetsgivarens familj samt befattningshavare i överordnad ställning. Huvudregeln i lagen är den, att arbetare icke får användas till arbete under längre tid, raster oräknade, än 8 timmar av dygnet eller 48 timmar i veckan. Arbetstiden kan emellertid under något eller några av veckans dygn få utsträckas till högst 9 timmar, om den nyssnämnda begränsningen av arbetstiden för vecka icke därigenom överskrides. Därest regelbunden skiftindelning förekommer, får emellertid annan arbetstid tillämpas, såvitt ej till följd därav uppkommer längre sammanlagd arbetstid för en tidrymd av högst tre veckor än att den motsvarar 48 timmar i veckan.

Då, bortsett från omnibustrafiken, endast ett relativt litet antal trafikföretag har fler än fyra arbetare, är den allmänna arbetstidslagen i mycket ringa utsträckning tillämplig på företag, som driva yrkesmässig trafik.

1912 års lag om arbetarskydd har avseende å varje rörelse vari arbetare användes till arbete för arbetsgivares räkning. Undantag gäller dock för vissa fall, bland annat för arbete, som utföres av medlem av arbetsgivarens familj eller som utföres under sådana förhållanden, att det ej kan anses tillkomma arbetsgivaren att vaka över arbetets anordnande. Enligt denna lag bör arbete, då dess natur så medgiver, avbrytas genom en eller flera lämpligt förlagda raster av tillräcklig varaktighet. Såvitt ej arbetes natur, allmänhetens behov eller annan omständighet skäligen kan anses kräva avvikelser, böra arbetarna beredas erforderlig ledighet för nattvila. För varje period av sju dagar skola arbetarna i regel åtnjuta sammanhängande ledighet av minst 24 timmars varaktighet.

I anslutning härtill bör erinras om att chefen för socialdepartementet — efter bemyndigande av Kungl. Maj:t den 30 juni 1938 — tillkallat nio sakkunniga för att verkställa en översyn av arbetarskyddslagstiftningen. Till socialstyrelsen har överlämnats en av 1938 års riksdag gjord framställning, att Kungl. Maj:t ville låta utreda, under vilka förhållanden övertidsarbete uttages enligt lagen om arbetstidens begränsning och huruvida jämkningar i rätten att uttaga sådant arbete kunna vara av omständigheterna påkallade.

Särskilda bestämmelser om arbetstid för förare i yrkesmässig biltrafik återfinnas i 27 § 7 mom. i 1930 års motorfordonsförordning i dess lydelse

enligt förordningen den 14 juni 1933. Detta moment har följande avfattning.

I yrkesmässig trafik tjänstgörande förarens arbetstid må 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 automobilens befordras, ävensom rast, som understiger trettio minuter eller under vilken föraren icke äger frihet att avlägsna sig från automobilens. 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 trafikillstånd, äger föreskriva ytterligare begränsning av arbetstiden. Sådan föreskrift skall intagas i trafikillståndet.

Såsom arbetstid skall enligt paragrafen räknas all den tid, som föraren till följd av sin tjänst tillbringar å bilen. Därest föraren på grund av tjänsten tillbringar viss tid i särskild sovhytt å bilen, skall även denna tid inräknas (se Sv. J. T. 1935, Ref. sid. 31; jämför departementschefens uttalande å sid. 64 i prop. nr 193/1933).

Före 1933 års ändring stadgades i 27 § 2 mom. i 1930 års motorfordonsförordning i huvudsaklig anslutning till vad i 1929 års betänkande föreslagits, att i trafikillstånd skulle föreskrivas, att i trafiken tjänstgörande förarens arbetstid i regel icke finge under 24 på varandra följande timmar överskrida 13 timmar, raster däri inbegripna, dock att tillståndsmyndigheten ägde stadga ytterligare begränsning av arbetstiden. Genom en Kungl. kungörelse den 20 maj 1932 föreskrevs motsvarande arbetstidsbegränsning för förare i yrkesmässig trafik, vartill tillstånd meddelats före den 1 januari 1931, då 1930 års motorfordonsförordning trätt i kraft.

I 1932 års trafikutrednings den 22 december 1932 framlagda, otryckta betänkande, föreslogs i huvudsak den ändringen i 27 § 2 mom., att i trafikillståndet skulle föreskrivas, att förarens arbetstid icke, där ej särskilt förhållande annorlunda påkallade, finge överskrida 13 timmar under en 24-timmarsperiod, att i arbetstiden skulle inräknas all den tid, han tillbragte å bilen, ävensom sådana raster, som understige 20 minuter eller varunder han icke ägde rätt att avlägsna sig från bilen, samt att ingen finge utan uppehåll om minst 30 minuter föra bil under längre tid än sex timmar.

I proposition nr 193 till 1933 års riksdag framlades bland annat förslag till ändrade bestämmelser om bilförarens arbetstid, vilket förslag, bortsett från en mindre formell olikhet, helt överensstämde med det ovan återgivna stadgandet i förordningen den 14 juni 1933. I denna proposition har redogörelse lämnats (sid. 61—63) för de yttranden, som avgivits över den av trafikutredningen föreslagna arbetstidsbestämmelsen.

Föredragande departementschefen yttrade i propositionen i detta ämne bland annat (sid. 63—65):

Lika med utredningsmännen samt det övervägande flertalet hörda myndigheter och sammanslutningar finner jag nu gällande bestämmelser om arbetstiden för förare i yrkesmässig trafik icke innebära tillräckliga garantier, att dylik förarens tjänstgöring inskränkes i den omfattning, som ur trafiksäkerhetssynpunkt är erforderlig. Beaktas bör jämväl, att skärpta bestämmelser i detta hänseende icke äro utan betydelse för konkurrensen mellan automobiltrafiken — i den mån å förare, som tjänstgöra i densamma, icke äro tillämpliga föreskrifterna i gällande lag om arbetstidens begränsning — samt å andra sidan järnvägs-trafiken och sjöfarten.

Goda skäl synas därför tala för Svenska transportarbetareförbundets av socialstyrelsen biträdade förslag, att längden av arbetstiden under tjugufyra på varandra följande timmar begränsas till tolv timmar. Såsom socialstyrelsen framhållit torde någon större olägenhet av en sålunda bestämd arbetstid ej heller vara att befara, därest densamma, om särskilda förhållanden så påkalla, må överskridas. Jag har därför låtit i överensstämmelse härmed avfatta förevarande stadgande . . .

De erinringar, som av, bland andra, socialstyrelsen och Sveriges omnibusägars riksförbund anförts mot vad utredningsmännens förslag innehåller därom, att i förarens arbetstid skall inräknas »all den tid han tillbringar å automobilen», har jag funnit värda beaktande och därför låtit ifrågakomna bestämmelse undergå sådan ändring, att endast tid, som föraren till följd av sin tjänst tillbringar å automobilen, skall inräknas i arbetstiden. Å andra sidan har jag, i anslutning till vad Svenska järnvägsföreningen anført, ansett i arbetstiden böra inräknas jämväl den tid föraren — utan att tillbringa densamma å automobilen — ägnar automobilens skötsel, och torde i arbetstiden böra inräknas även tid, som åtgår för på- eller avlastning av gods, vilket med automobilen befordras; jag har förty till nysberörda bestämmelse fogat ett tillägg av dylik innebörd . . .

Lika med utredningsmännen finner jag bestämmelser böra meddelas, vilka angiva längden av de raster, som skola inräknas i arbetstiden. I utredningsmännens förslag härutinnan har allenast den ändring vidtagits, att raster, som understiga trettio minuter, icke skola frånräknas arbetstiden.

Jag biträder utredningsmännens förslag, att förare ej må under längre tid än sex timmar utan uppehåll om minst trettio minuter framföra automobil. Smärre uppehåll om sammanlagt sistnämnda tidrymd lära härutinnan icke vara tillfyllest, varför förslaget i sådant avseende förtydligats. I anslutning till länsstyrelsens i Uppsala län yttrande har jag ansett kravet på nu angivet uppehåll ej böra under alla omständigheter upprätthållas, varför härav betingad jämkning vidtagits i förslaget.

Den arbetstid, som enligt det föregående ej må, där ej särskilt förhållande annat påkallar, överskridas, torde böra i vissa fall kunna ytterligare begränsas. Jag har därför ansett författningen alltjämt böra innehålla ett stadgande om rätt för vederbörande myndighet att i sådant avseende meddela föreskrift.

I detta sammanhang kan jag icke underlåta att framhålla, att här av mig förordade bestämmelser rörande arbetstidens längd lika litet som därutinnan nu gällande bestämmelser avse att åstadkomma annat än en begränsning av *bruttoarbetstiden*. I enahanda syfte borde visserligen ur trafiksäkerhetssynpunkt liknande föreskrifter meddelas jämväl med avseende å förare, som icke

tjänstgöra i yrkesmässig trafik. På detta svårlösta spörsmål kan jag emellertid icke nu ingå.

Under hänvisning till vad länsstyrelsen i Hallands län i formellt hänseende anfört gentemot utredningsmännens förslag om arbetstiden vill jag förorda, att denna tid bestämmes direkt i författningen, där ej i enlighet med vad jag nyss anfört föreskrift om arbetstidens ytterligare begränsning anses böra lämnas, för vilket fall föreskrift därom städse bör intagas i trafikillståndet. Ett bibehållande av det nuvarande systemet skulle föranleda, att de nya bestämmelserna om arbetstiden ej skulle äga giltighet med avseende å förare i yrkesmässig trafik, vartill tillstånd meddelats, innan dessa bestämmelser trätt i kraft . . .

Detta förslag lämnades av *riksdagen* utan erinran (andra lagutskottets godkända utl. nr 31).

I 1932 års trafikutrednings förslag till förordning angående allmän automobiltrafik hade i § 35 upptagits ett stadgande om arbetstid, i huvudsak överensstämmande med gällande bestämmelser. Paragrafen skulle emellertid enligt sin ordalydelse gälla endast företag, »på vilka lagen om arbetstidens begränsning icke är att tillämpa». Detta tillägg avsåg — enligt de sakkunnigas uttalande (sid. 202) — »att utmärka, att, på sätt redan tidigare varit fallet, förevarande bestämmelser gälla subsidiärt i förhållande till arbetstidslagens föreskrifter».

I propositionen nr 161 till 1936 års riksdag yttrade (sid. 79) föredragande departementschefen, att en större överensstämmelse mellan de företag, som fölle under eller utom arbetstidslagen, syntes önskvärd i förevarande hänseende för att icke alltför stora ojämnheter i konkurrensförutsättningarna dem emellan skulle föreligga, och att även av sociala skäl en begränsning av maximitiden syntes påkallad. Departementschefen hade därför vid granskning av förslaget ansett maximitiden böra sänkas från 12 till 10 timmar.

Ifrågavarande paragraf (§ 35) i propositionen avfattades i övrigt i nära anslutning till utredningens förslag. Den skulle sålunda vara tillämplig å »företag för yrkesmässig trafik, på vilka lagen om arbetstidens begränsning icke är att tillämpa». I fråga om den närmare lydelsen hänvisas till den bilaga, som fogats vid detta betänkande.

Vid 1936 års riksdag framfördes åtskilliga erinringar mot den föreslagna bestämmelsen.

I två motioner (I:338 och II:679) riktades anmärkningar mot att det föreslagna stadgandet begränsats till att avse företag, som ej fölle under arbetstidslagen.

I en motion (II:709) framhölls, att den föreslagna reduktionen av arbetstiden från 12 till 10 timmar ej föregåtts av någon som helst utredning med avseende å sina ekonomiska eller trafiktekniska konsekvenser.

Vissa sammanslutningar av trafikutövare hävdade i skrivelser till andra

lagutskottet den uppfattningen, att den nuvarande maximitiden, 12 timmar, borde bibehållas.

I en motion (II: 707) uttalades, att det vore uppseendeväckande och orimligt, att tillståndsmyndigheterna och vägtrafikmyndigheten skulle äga att föreskriva ytterligare begränsning av arbetstiden. Även vissa samman slutningar av trafikutövare hemställde, att denna bestämmelse skulle utgå.

I två motioner (I: 340 och II: 681) anmärktes, att lastbil, vars totalvikt överstege 3 600 kg. eller, om släpvagn vore kopplad till bilen, vars totalvikt tillsammans med släpvagnens överstege 3 600 kg., alltid borde vara bemannad med två förare samtidigt.

I skrivelse den 10 januari 1938 till 1936 års trafikutredning har *Svenska transportarbetareförbundet* framlagt vissa synpunkter rörande bilförares arbetstid och därvid hemställt, att utredningen måtte i sitt förslag upptaga bestämmelser härom av förslagsvis följande lydelse:

I yrkesmässig trafik tjänstgörande förares arbetstid må under 24 på varandra följande timmar icke, där ej särskilda omständigheter sådant påkalla, överstiga 8 timmar. I arbetstiden skall inräknas all den tid föraren till följd av sin tjänst tillbringar å automobilen eller å arbetsplats, till vilken automobilen hör, så ock tid, som åtgår för automobilens skötsel eller för på- eller avlastning av gods, vilket med automobilen befordras, ävensom rast eller uppehåll som uppstår under tiden. Mellan en åttatimmarsperiods slut och nästa åttatimmarsperiods början skall föraren åtnjuta minst fjorton timmars sammanhängande vila. Arbete av annat slag som utföres i förvärvssyfte är ej att betrakta som vila. Utan uppehåll av minst trettio minuter i följd må ej här omförmäld förare framföra automobil under längre tid än fyra timmar, såvida ej särskilda omständigheter därtill föranleda. Rast understigande trettio minuter, eller under vilken föraren ej äger frihet att avlägsna sig från automobilen, räknas som arbetstid.

I anslutning till den ovan givna redogörelsen torde några uppgifter böra lämnas om arbetstiden för tågpersonal vid statens järnvägar och de enskilda järnvägarna.

Vid *statens järnvägar* regleras arbetstiden för lokomotivförare, eldare och konduktörer m. fl. genom en kungörelse av den 4 juni 1920 med däri vidtagna ändringar. Enligt § 2 i denna kungörelse gälla följande föreskrifter, som emellertid på grund av andra bestämmelser kunna i olika hänseenden modifieras:

1. För den personal, som avses i denna kungörelse, får, för kalendermånad räknat, i regel icke förekomma längre tjänstgöringstid, raster oräknade, än som motsvarar 208 timmar för 30 dagar.

4. För kalenderdygn får tjänstgöringstiden i regel icke överstiga:
för stationär personal 11 timmar och
för åkande personal 13 timmar.

5. Därest med hänsyn till tjänstens krav tjänstgöringen icke lämpligen kan på annat sätt ordnas eller, därest för beredande av för personalen fördelaktigare tjänstgöring så kan finnas önskligt, må, utan hinder av ovan meddelade före-

skrifter, längre tjänstgöringstid för kalenderdygn kunna tillämpas, än som med sagda föreskrifter överensstämmer . . .

6. För varje tjänstgöringsdygn, varmed förstås en tidsperiod av 24 timmar, räknat från första inställelsen till tjänstgöring under kalenderdygnet, skall i regel beredas en sammanhängande vilotid av, för stationär personal 8 timmar samt för åkande personal 9 timmar, då vilan beredes i hemmet, och 7 timmar, då vilan beredes utom hemortsstationen.

7. Med hänsyn till önskvärdheten av att vilotiden må kunna förläggas till hemorten må på personalens begäran den bestämda vilotiden utom hemortsstation kunna förkortas, där överansträngning därav icke behöver befaras.

8. Därest vid övergång från dag- till nattjänst svårighet förefinnes att bereda 8 timmars sammanhängande vilotid inom det tjänstgöringsdygn, under vilket övergången sker, må under detta dygn den sammanhängande vilotiden kunna inskränkas till 6 timmar, under förutsättning att sammanhängande vilotid inom därpå följande tjänstgöringsdygnet beredes under 12 timmar.

9. Har tjänstgöringen under tvenne kalenderdygn i följd överskridit sammanlagt 24 timmar, skall personalen beredas en sammanhängande vilotid i hemmet av minst 16 timmar.

Mellan Svenska järnvägarnas arbetsgivarförening, å ena, samt Svenska järnvägsmannaförbundet och Sveriges lokomotivmannaförbund, å andra sidan, har träffats ett avtal, som innefattar allmänna bestämmelser för personal vid *Sveriges enskilda järnvägar* och gäller från den 1 januari 1931. Avtalet innehåller bland annat följande bestämmelser (§ 3), vilka dock kunna i vissa hänseenden jämkas:

1. a) Tjänstgöringstiden för såväl åkande som stationär personal utgör — raster oräknade — 208 timmar, räknat per månad om 30 dagar . . .

10. Med tjänstgöringsdygn förstås en sammanhängande tidsrymd av 24 timmar, räknat från varje tjänstgörings början.

21. För åkande personal kan tjänstgöringstiden utsträckas till 13 timmar per tjänstgöringsdygn. Undantagsvis och då tjänstgöringen ej på annat sätt lämpligen kan ordnas må tjänstgöringstiden kunna utsträckas intill 15 timmar per tjänstgöringsdygn, dock ej mer än till sammanlagt 26 timmar under två efter varandra följande tjänstgöringsdygn.

Varje tjänstgöring skall efterföljas av en vilotid, som är avpassad efter tjänstgöringens längd och art, och bör i regel en sammanhängande vilotid beredas av minst 9 timmar per tjänstgöringsdygn, då vilan åtnjutes i hemmet, och minst 7 timmar per tjänstgöringsdygn, då vilan åtnjutes utom hemortsstationen, samt av minst 16 timmar på hemorten, då tjänstgöringstiden under två dygn i följd uppgått till sammanlagt 24 timmar eller mera.

Vissa uppgifter ur utländsk lagstiftning torde i detta sammanhang vara av intresse.

I *England* gäller i fråga om persontrafiken med vissa undantag i huvudsak följande: Det är icke tillåtet att framföra ett personfordon i yrkesmässig trafik under en sammanhängande period om mer än 5 ½ timmar. Denna tid kan emellertid under vissa förutsättningar få utsträckas till 6 ½ respektive 8 ½ timmar. Det är vidare förbjudet att föra ett sådant fordon under mer än 11 timmar

sammanlagt under någon period av 24 timmar räknat från klockan 2 f. m. Föraren skall ha åtminstone 10 sammanhängande timmar för vila under varje period av 24 timmar, räknat från början av vilken körperiod som helst. Denna vilotid kan emellertid med hänsyn till vissa omständigheter få minskas till 9 respektive 8 timmar, varvid dock i allmänhet kräves, att föraren får kompensation för avkortningen genom förlängd vilotid under följande period. Två eller flera tidsperioder betraktas som en fortlöpande period, om de ej äro skilda av ett uppehåll om minst $\frac{1}{2}$ timme. Tid, som föraren använder till att passa på fordonet, räknas som körtid.

För godstrafikens del gälla liknande bestämmelser.

I *Tyskland* har arbetstiden för förare i fjärrtrafik reglerats genom en särskild förordning av den 15 oktober 1936.

Enligt denna förordning får arbetstiden inklusive beredskapstjänst och förberedelsestid men med undantag för vilopausar ej överskrida 132 timmar för två veckor, dock får ej under någon av de båda veckorna arbetas längre än 72 timmar. Arbetstiden skall indelas i arbetsperioder, vilka inklusive förberedelsestid, beredskapstjänst och raster icke få omfatta mer än 24 timmar.

I varje arbetsperiod skola finnas raster, vilka skola förläggas med hänsyn till rörelsens behov och i varje fall utgöra vid en arbetsperiod

om mer än 8 timmar	1 timmes rast
om mer än 12 timmar	2 timmars rast
om mer än 18 timmar	3 timmars rast
om 24 timmar	5 timmars rast.

Efter varje arbetsperiod måste en oavbruten vilotid medgivas. Denna utgör efter en arbetsperiod

av 8—12 timmar	8 timmars vila
av 13—18 timmar	9 timmars vila
av 19—24 timmar	10 timmars vila.

Arbetsperioder om mer än 12 timmar äro tillåtna endast om motorfordonet är bemannat med två personer.

Inom en arbetsperiod utgör förarens rena tjänst vid ratten högst 10 timmar.

Internationella arbetskonferensen behandlade å sitt sammanträde i Genève den 2—22 juni 1938 bland annat frågan om reglering av arbets- och vilotid för yrkesförare (jämte biträden) av åkdon, använda för transport på väg. Konferensen beslöt upptaga frågan till avgörande vid 1939 års sammanträde och hemställde, att arbetsbyrån skulle rådfråga regeringarna rörande i huvudsak följande spörsmål: Formen för en internationell reglering, regleringens omfattning, normal arbetstid, arbetstidens förlängning, vila och övervakning av bestämmelsernas genomförande.

I *sociala meddelanden* för år 1938 (nr 10, sid. 656 och 657) har lämnats följande kortfattade redogörelse rörande konferensens förhandlingar:

Vid ärendets behandling i utskott och i plenum uppstod livlig diskussion bland annat om de personkategorier, som regleringen borde omfatta. Från arbetsgivarehåll hävdades, att bestämmelserna icke borde gälla andra biträden än assisterande fordonsförare och ej heller fordonsförare, som själva ägde fordonet.

Sistnämnda undantag motiverades med att internationella arbetsorganisationen icke kunde anses äga kompetens att reglera arbetsförhållandena för företagare. Arbetarnas och vissa av regeringarnas ombud framhöllo häremot, att alla fordonsförare borde omfattas av regleringen dels för trafiksäkerhetens skull, dels också för att förhindra missbruk och underlätta bestämmelsernas genomförande. De anförde i detta sammanhang vidare, att fordonsförare, som själva ägde sina fordon, stundom utgjorde majoriteten av dem som arbetade i yrkesmässig trafik och att deras indragande under bestämmelserna vore fullt berättigat därav att de konkurrerade med de egentliga transportföretagen. Om de lämnades utanför, skulle deras verksamhet komma att medföra »social dumping» gentemot de anställda förarna. Konferensen beslöt, att regeringarna skulle tillfrågas, om även nu nämnda bägge kategorier av fordonsförare borde omfattas av regleringen.

Vidare beslöts, att regleringen icke skulle tänkas begränsad till enbart motorfordonstrafiken samt att den möjligheten skulle övervägas, att vissa slag av transport undantoges från regleringen, nämligen transport på jordbrukets och skogsdriftens områden i den mån transporter ägde nödvändigt sammanhang med dessa företags drift i övrigt, vidare sjukhusens m. fl. transporter av sjuka och skadade samt statens eller lokala myndigheters transporter vid nödfall eller för att upprätthålla den allmänna ordningen.

Det framhölls vid behandlingen av arbetstidsfrågorna, hurusom arbetstidsbegränsningen ofta differentieras allteftersom arbetsuppgiften gäller fordonets framförande eller annat arbete under körtiden, eftersom den utsträcker även till annat med transporten samhörande arbete eller slutligen omfattar endast beredskap. Man enades här om en uppfattning innebärande en enhetlig begränsning av arbetstiden, varvid man likväl förutsåg, att särskilda bestämmelser kunde komma att erfordras för vissa slag av arbete, nämligen handräckning och av pauser ofta avbruten tjänstgöring.

Till konferensens sammanträde hade utarbetats en vidlyftig rapport rörande arbetstidsregleringen på ifrågavarande område i olika länder. Denna rapport har tryckts under titeln »Regulation of Hours of Work and Rest Periods of Professional Drivers (and their Assistants) of Vehicles engaged in Road Transport».

Delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet har den 8 november 1938 avgivit yttrande till chefen för socialdepartementet angående internationella arbetsbyråns ovannämnda frågeformulär. Med hänsyn särskilt till det enligt delegationens mening mycket betänkliga förhållandet, att den åsyftade reformen skulle i strid mot principer, som hittills i vårt land ansetts grundläggande på socialpolitikens område, omfatta även betydande grupper av självständiga företagare, har det syntts delegationen, att den svenska regeringen borde avhålla sig från vidare medverkan till reformens genomförande eller med andra ord icke besvara frågeformuläret. För det fall regeringen icke skulle vara benägen godtaga delegationens sålunda förordade tillvägagående utan önska besvara frågeformuläret, har delegationen, utgående väsentligen från arbetstidslagen, utarbetat förslag till besvarande av formulärets olika frågor.

1936 års trafikutredning.

I denna paragraf behandlas frågan om arbetstiden för förare i yrkesmässig trafik.

Lagen om arbetstidens begränsning har mycket ringa tillämpning inom den yrkesmässiga trafiken, om man bortser från omnibustrafiken. Denna lag avser nämligen såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen endast företag med flera än fyra arbetare och gäller ej arbetsgivaren eller dennes familj. I detta sammanhang bör erinras om att trafikutövarna i mycket stor utsträckning själva föra sina bilar.

Det föreslagna stadgandet avser liksom gällande föreskrift alla, som föra bil i yrkesmässig trafik, vare sig de äro anställda eller trafikutövare. I den mån åttatimmarslagen över huvud taget är tillämplig å ett trafikföretag, skall den gälla i den mån, den innefattar strängare föreskrifter än förevärande paragraf. Omvänt får ifrågavarande bestämmelse komplettera åttatimmarslagen i den mån den innefattar mera vittgående föreskrifter.

Motiven för denna paragraf och för den allmänna arbetstidslagen äro i viss mån olika. Lagen är betingad av sociala hänsyn, under det att paragrafen åtminstone huvudsakligen motiverats med trafiksäkerhetssynpunkter. Detta är orsaken till att paragrafen förlänats en mera generell giltighet och undantagslöst skall lända till efterrättelse för alla förare.

Enligt trafikutredningens mening bör bruttoarbetstiden, som för närvarande utgör 12 timmar för 24-timmarsperiod, något sänkas, och har utredningen efter prövning av olika möjligheter ansett sig böra förordna 11 timmar för nämnda period. Enär vissa olägenheter kunna förväntas uppkomma i anledning av den sålunda föreslagna sänkningen, vill utredningen föreslå, att arbetstiden må utsträckas till 13 timmar, då tjänstgöringen ej kan på annat sätt lämpligen ordnas, dock må ej arbetstiden överskrida sammanlagt 22 timmar under en sammanhängande period av 48 timmar. Den genomsnittliga bruttoarbetstiden skall sålunda bliva 11 timmar.

Enligt 1930 års motorfordonsförordning må ej förare utan uppehåll om minst 30 minuter i följd framföra bil under längre tid än sex timmar, »såvida icke särskilda omständigheter till annat föranleda». Detta stadgande torde böra tolkas på det sätt, att kortare avbrott än 30 minuter skola inräknas i körtiden. Genom det citerade uttrycket har drosktrafiken i stort sett ansetts vara undantagen. Sådan trafik består ju till övervägande del av relativt korta körningar, vilka i allmänhet äro skilda av uppehåll av längre eller kortare varaktighet. Omnibustrafiken har däremot åtminstone i stort sett ansetts falla under bestämmelsen. För åtskilliga omnibusföretag har Kungl. Maj:t emellertid meddelat dispens.

Enligt trafikutredningens mening kan ett dylikt stadgande med hänsyn till trafiksäkerheten icke undvaras. Det torde vara en tämligen allmän upp-

fattning, att de längre sträckkörningarna äro ett allvarligt faromoment i trafiken, ehuru man icke av olycksstatistiken kan utläsa, i vilken omfattning föräres trötthet eller överansträngning föranlett olyckshändelser. En sådan bestämmelse bör emellertid icke i detta sammanhang givas större tillämpningsområde än vad hänsynen till trafiksäkerheten kräver. Det huvudsakliga syftet med stadgandet har otvivelaktigt varit att förhindra rena sträckkörningar under längre tid, ehuru stadgandet erhållit en sådan avfattning, att även andra körningar rent formellt falla under detsamma.

Beträffande linjetrafiken med omnibus synes ifrågavarande bestämmelse icke uppbäras av tillräckliga skäl. Inom denna trafik torde nämligen arbetstidsförhållandena i stort sett vara ordnade på ett sätt, som icke ger anledning till anmärkning ur trafiksäkerhetssynpunkt. Förarna hava i allmänhet en ordnad arbetstidsindelning och torde genom avbrott i körningen vid vändpunkter eller annorledes beredas tillfälle till erforderlig avkoppling. Det nuvarande stadgandet synes för övrigt i åtskilliga fall bereda svårigheter för trafikens ändamålsenliga bedrivande, varom dispensansökningarna vittna. Ej heller vid mera lokalt betonade körningar såsom exempelvis i drosktrafiken torde en dylik föreskrift vara av behovet påkallad. Här förekomma i stor utsträckning uppehåll mellan de olika körningarna, vilka avbrott visserligen icke i allmänhet torde uppgå till 30 minuter men likväl hava en sådan längd och förekomma i så stort antal, att ifrågavarande stadgande icke synes hava någon större uppgift att fylla. Trafikutredningen har därför ansett sig böra uttryckligen från bestämmelsens giltighet undantaga linjetrafik med omnibus, körningar för personbefordran utslutande inom stationsort samt körningar för godsbefordran utslutande inom lokalområde. Utredningen har emellertid funnit sig böra bereda möjlighet för biltrafiknämnden att med hänsyn till förhållandena i de särskilda fallen i erforderlig omfattning föreskriva, att stadgandet skall tillämpas även på dylika körningar.

Genom att på föreslaget sätt den lokala trafiken undantages, kommer uppmärksamheten i högre grad än förut att riktas på de längre sträckkörningarna. Trafikutredningen har icke kunnat undgå att finna, att med hänsyn till dessa körningar — i synnerhet den långväga tyngre godstrafiken — den för närvarande stadgade tiden av sex timmar är för lång. Utredningen har ansett övervägande skäl tala för en sådan ändring av den nuvarande föreskriften, att körtiden nedsattes från sex till fyra timmar. I tydlighetens intresse torde det vara lämpligt att i förordningen inskriva, att kortare avbrott än 30 minuter skola räknas som körtid. Härigenom förhindras den tolkningen av bestämmelsen, att ett uppehåll av hur kort varaktighet som helst under en sträckkörning skulle kunna medföra, att ifrågavarande stadgande icke bleve tillämpligt.

För de sannolikt ej talrika fall, då den av trafikutredningen sålunda förordade bestämmelsen skulle giva anledning till synnerliga svårigheter för

ett trafikföretag, har utredningen öppnat möjlighet för biltrafiknämnden att medgiva avvikelse från stadgandet. Genom att på dylikt sätt förlägga beslutanderätten till ett centralt organ, har utredningen ansett garantier finnas för att dispensrätten handhaves på ett tillfredsställande sätt.

Det nuvarande stadgandet om arbetstid och även förslaget härom i propositionen garantera ej förare någon sammanhängande ledighet för vila och rekreation. Det föreligger sålunda för närvarande icke något formellt hinder för en förare att tjänstgöra exempelvis varannan timme under ett dygn, då ju härigenom bruttoarbetstiden ej överskrides. Vissa missförhållanden hava i detta hänseende i praktiken även förekommit, vilka aktualiserat frågan att utfylla den lucka i lagstiftningen, som härutinnan otvivelaktigt förefinnes. Trafikutredningen har ansett sig böra föreslå, att förare skall hava minst 9 sammanhängande timmar för vila under varje period av 24 timmar, räknat från början av vilken tjänstgöring som helst. Då emellertid en dylik bestämmelse kan antagas komma att i vissa fall föranleda svårigheter vid tillämpningen, har trafikutredningen i sitt förslag upptagit stadgandet, att denna vilotid får två gånger under varje period av sju sammanhängande dygn minskas intill 7 timmar.

I syfte att möjliggöra en smidig anpassning av arbetstidsbestämmelserna till de föreliggande förhållandena har utredningen i sitt förslag upptagit en bestämmelse av innehåll, att biltrafiknämnden äger, då synnerliga skäl därtill föranleda, i erforderlig omfattning föreskriva ytterligare begränsning eller utvidgning av arbetstiden samt jämväl i övrigt medgiva avvikelse från vad i paragrafen är stadgat. Utredningen har genom att förlägga beslutanderätten centralt försökt skapa garantier för en enhetlig och tillfredsställande rättstillämpning. Biltrafiknämnden har sålunda i nu förevarande hänseenden erhållit i viss mån samma funktion som arbetsrådet enligt arbetstidslagen.

I övrigt ha vissa formella jämkningar vidtagits. Enligt gällande bestämmelse och förslaget i propositionen skall bruttoarbetstiden få överskridas, då så påkallas av »särskilt förhållande». Det citerade uttrycket har trafikutredningen ansett böra närmare preciseras, då i förevarande fall föraren har att själv bedöma, huruvida en undantagssituation föreligger. Trafikutredningen har i sitt förslag efter förebild från åttatimmarslagen ersatt nämnda uttryck med texten »olyckshändelse eller annan dylik särskild omständighet, som ej kunnat förutses». Här avses bland annat ett sådant fall, att förare efter att ha tjänstgjort i det närmaste hela bruttoarbetstiden nödgas i en ödslig trakt ägna en eller annan timme åt att avhjälpa ett fel på bilen.

Trafikutredningen har uppmärksammat det fall, att förare av bil i yrkesmässig trafik vid sidan av sin tjänst som förare har annat arbete. De gällande arbetstidsbestämmelserna ha avseende endast å den del av en sådan persons verksamhet, som avser tjänstgöring som förare i yrkesmässig tra-

fik. Vid tillämpningen av dessa föreskrifter skall man sålunda helt bortse från annat arbete. Det föreligger sålunda intet hinder för en person att under samma dygn arbeta åtta timmar på en fabrik och därefter tjänstgöra som förare av exempelvis en personbil under tolv timmar.

En dylik frihet är givetvis ägnad att väcka betänkligheter med hänsyn särskilt till de trafiksäkerhetsintressen, som föranlett föreskrifterna om bilförarens arbetstid. Trafikutredningen har emellertid icke ansett sig böra förorda några särskilda bestämmelser rörande dylika »blandade» arbetare. Det torde böra nämnas, att motsvarande situationer ej sällan uppstå, då arbetstidslagen eller lantarbetstidslagen är tillämplig endast å en del av en persons verksamhet.

Enligt trafikutredningens mening kan en tillståndshavare icke anses handhava sin trafik på ett lämpligt sätt, om han i densamma använder »blandade» arbetare i sådan utsträckning eller under sådana omständigheter, att trafiksäkerheten på grund av förarens överansträngning eller trötthet äventyras. De tillståndsgivande myndigheterna böra därför i görigaste mån hava sin uppmärksamhet riktad på ifrågavarande förhållanden. Det torde även med fog kunna betraktas som en uppgift för trafikutövarnas sammanslutningar att verka för att medlemmarna bedriva sin verksamhet på ett sätt, som varken ur sociala synpunkter eller med hänsyn till trafiksäkerheten ger anledning till anmärkning.

De i det föregående framförda förslagen hava väsentligen grundats på hänsyn till trafiksäkerheten. Utredningen vill i detta sammanhang framhålla önskvärdheten av att spörsmålet om arbetstiden för förare i icke-yrkesmässig trafik ägnas uppmärksamhet, då ur trafiksäkerhetssynpunkt i stort sett samma skäl tala för en reglering av arbetstiden för dem som för förare i yrkesmässig trafik. Då trafikutredningens uppdrag är begränsat till den yrkesmässiga trafiken, har utredningen icke ansett sig böra närmare ingå på detta spörsmål. Enligt utredningens mening bör emellertid denna fråga snarast upptagas till övervägande. Det torde för övrigt ur allmänna sociala synpunkter kunna ifrågasättas, huruvida icke med hänsyn till arbetets egenartade natur en undersökning bör verkställas rörande behovet och lämpligheten av en särskild arbetstidslagstiftning för anställda bilförare. En dylik särslagstiftning är icke främmande för svensk rätt, då ju särskilda bestämmelser ansetts erforderliga rörande bland annat lantarbetare och sjöfolk. Vid en dylik undersökning bör uppmärksamhet ägnas frågan om s. k. blandat arbete.

Såsom framgår av redogörelsen ovan har frågan om arbetstiden för bilförare samt åtskilliga andra därmed sammanhängande spörsmål under innevarande år varit föremål för överläggningar vid den internationella arbetskonferensen, vilken därefter begärt yttrande av de olika regeringarna rörande dessa ämnen.

Om taxa i yrkesmässig trafik.

§ 29.

(Jämför 28 § i 1930 års M. F. och § 36 i propositionen nr 161/1936.)

Gällande bestämmelser om taxa för yrkesmässig trafik återfinnas huvudsakligen i 28 § i 1930 års motorfordonsförordning, vilket stadgande fått sin nuvarande utformning genom en förordning av den 14 juni 1933. Paragrafen har följande lydelse:

1 mom. Vid linjetrafik eller stadstrafik må skjutslegan icke utgå med högre belopp än fastställd taxa medgiver. Sådan taxa, för såväl person- som godsbefordran, skall fastställas av länsstyrelse, som meddelat trafikillståndet, eller, där-est sådant tillstånd meddelats av flera länsstyrelser, av länsstyrelsen i det län, där trafiken huvudsakligen skall äga rum; dock att för stadstrafik taxan skall fastställas i den ordning 23 § i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 (nr 22) angiver.

Ej heller vid länstrafik må skjutslegan utgå med högre belopp än som medgives i taxa, vilken det åligger länsstyrelse att, särskilt för personbefordran och särskilt för godsbefordran, för länet utfärda.

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

3 mom. Förare av automobil, som begagnas i yrkesmässig trafik, för vilken taxa är fastställd, skall under färd medhava taxan för att på begäran av trafikanter uppvisas.

I 23 § i ordningsstadgan för rikets städer stadgas, att om i stad förekommer behov av reglementen eller taxor för åkare, hyrkuskar, dem som betjäna allmänheten med omnibusvagnar, stadsbud, bärarelag eller dylikt, äger magistraten att upprätta sådana reglementen och taxor samt underställa desamma KB:s prövning. I Stockholm äger överståthållarämbetet att omedelbart utfärda dessa reglementen och taxor. Enligt 29 § skall vad i stadgan sägs om magistrat gälla stadsstyrelse i stad, där magistrat ej finnes.

I anslutning härtill må erinras om att 1927 års motorfordonssakkunniga i sitt år 1929 avgivna betänkande föreslog (sid. 217—219, jämför 284—288) fast taxa för linje- och stadstrafik för personbefordran. I propositionen nr 121 till 1930 års riksdag med förslag till motorfordonsförordning uttalade emellertid föredragande departementschefen (sid. 93), att tillräckliga skäl icke anförts för införande — i all eller viss trafik — av fasta taxor.

I cirkulär till länsstyrelserna den 26 februari 1931 har Kungl. Maj:t meddelat *normaltaxa för länstrafik med vanlig personbil*.

I propositionen nr 161 till 1936 års riksdag upptogs — med anslutning i väsentliga hänseenden till vad 1932 års utredning föreslagit — bestämmelser om taxa i § 36, vilket stadgande hade följande avfattning.

Mom. 1. Utövare av yrkesmässig trafik skall vara underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas:

 beträffande fjärrgodstrafik och fjärrgodslinjetrafik av Konungen,
 beträffande annan linjetrafik än fjärrgodslinjetrafik av länsstyrelse i det län, varest längsta delen av vägsträckan är belägen, samt

 beträffande yrkesmässig trafik i övrigt av länsstyrelse i det län, där stationsorten är belägen.

Mom. 2. Taxa för yrkesmässig trafik skall ange avgifter, som trafikutövaren 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.

Mom. 3. Myndighet, som äger fastställa taxa, må, så vitt linje- eller fjärrgodstrafik angår, *antingen* jämte maximavgifter fastställa även sådana avgifter, under vilka trafikutövare ej må äga rätt verkställa befordran (minimavgifter), *eller* i stället för maximi- och minimavgifter fastställa avgifter, som skola av trafikutövare oförändrade tillämpas (fasta avgifter).

Mom. 4. Allmänna grunder för uppställning av taxor för annan yrkesmässig trafik än fjärrgods- eller fjärrgodslinjetrafik 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 yrkesmässig trafik inom visst område fastställd, skall, om resan börjat inom detta område men utsträcket även till annat område, den i förstnämnda område gällande taxan fortfarande tillämpas, där ej annorlunda avtalas.

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

Enligt departementschefens mening (sid. 80) borde — efter bifall till Kungl. Maj:ts förslag i denna del — 23 § i ordningsstadgan på det sätt jämkas, att magistraten förklarades äga upprätta *förslag* till reglementen och taxor samt underställa desamma länsstyrelsernas prövning. En av trafikutredningen föreslagen bestämmelse, att taxa skulle i beställningstrafik för godsbefordran fastställas för hela lastbilssändningar, hade av departementschefen (sid. 81) strukits med hänsyn till att hinder icke syntes böra läggas för att, där så ansågs lämpligt, fastställa taxa även för mindre sändningar.

Mom. 3 i den föreslagna paragrafen innehöll den bestämmelse, på vilken fastställandet av fasta taxor eller minimavgifter för huvudsakligen fjärrtrafiken var avsedd att grunda sig. Frågan om möjligheten och lämpligheten att fastställa minimavgifter eller fasta avgifter ägnades stor upp-

märksamhet av 1932 års utredning, som rörande taxorna anförde bland annat (sid. 202—206):

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

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

För detta ändamål 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 godsbeordran i fjärrtrafik, vare sig i form av linjetrafik eller beställningstrafik. Från det allmännas synpunkt sett gör sig ej heller behovet av minimitaxor med samma styrka gällande beträffande närtrafiken som för fjärrtrafiken. Det förra slaget av trafik omfattar nämligen de trafikuppgifter, som automobilismen ansetts kunna med samma eller större fördel än järnvägarna ombesörja och beträffande vilka garanterandet av en viss prisnivå eller ett visst taxesystem för debitering av automobilfrakterna därför icke innefattar något direkt samhällsintresse. Detta är däremot fallet beträffande sådana godstransporter, som ombesörjas av den allmänna automobiltrafiken i fjärrtrafik. Dylika transporter ske nämligen i regel med mindre samhällsekonomisk kostnad genom annat trafikmedel, i regel järnvägarna, vartill kommer, att järnvägarnas taxesystem i denna del tillgodoser så viktiga samhällsekonomiska intressen, att åtgärder till skydd därför i form av minimitaxor även för den konkurrerande automobiltrafiken synas berättigade.

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

varande hänseende bleve fallet, skulle komma att strida mot företagens intressen.

Slutligen får beaktas, att, även om en noggrann kontroll över taxornas tillämpning genomfördes, en trafikutövare 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 utövare av allmän automobiltrafik inbördes eller mellan dylika trafikutövare, å ena, samt järnvägar eller sjöfart, å andra sidan. Har minimitaxa eller fast taxa stadgats, torde vidare erforderliga kontrollbestämmelser böra införas.

Enligt trafikutredningens mening borde minimitaxor eller fasta avgifter bestämmas för fjärrgods- och fjärrgodslinjetrafik. Dylika taxor voro nämligen avsedda att utgöra ett av medlen för reglering av konkurrensen mellan denna del av biltrafiken och andra trafikmedel.

1936 års trafiksakkunniga yttrade i taxefrågan bland annat (sid. 49 och 50):

En viktig del av en samhällelig reglering av fjärrtrafiken med lastbilar är som nämnts stadgandet av transportplikt mot en bestämd taxa. Riksdagens i 1932 års skrivelse uttalade önskemål, att konkurrensen mellan de olika trafikmedlen bör ske under förhållanden, som lämna samma möjligheter för samtliga parter till fri tävlan, kan tydligen, om man icke helt frigiver järnvägarnas prisbildning, vilket icke från något ansvarigt håll ifrågasatts, icke tillgodoses på annat sätt, än att jämväl den med järnvägarna konkurrerande biltrafiken underkastas taxa.

Taxans förnämsta funktion är givetvis att såvitt transporter i fjärrtrafik angår, medverka till förverkligandet av en dylik fri tävlan på lika villkor.

Med kravet på offentlig taxa följer icke, vare sig att taxan skall vara lika för alla orter (och linjer) i riket eller att nedsättningar skola vara uteslutna. Huruvida en fast rikstaxa kan komma att i sinom tid realiseras, får framtiden utvisa. Så ofullkomlig som kännedom om det faktiska läget ännu är, torde man tillsvidare få nöja sig med att för varje särskilt fjärrtrafikföretag eftersträva samma grad av fasthet och likformighet, som uppnåtts för järnvägarna.

I ett annat sammanhang (sid. 15) uttalade trafiksakkunniga, att i den mån biltrafiken å sin sida bundes vid fasta taxor m. m., motsvarande krav på fasthet i tillämpningen av taxor måste uppställas för järnvägar och sjöfart, samt att taxorna för såväl bil- som järnvägs- och sjötransporter icke borde genom konstlade allmänna åtgärder hållas uppe vid en onödigt hög nivå.

Efter att hava redogjort för 1936 års trafiksakkunnigas ovan återgivna uttalanden rörande fjärrtrafiktaxa anförde departementschefen (sid. 81 och 82), att han hade intet att erinra mot vad de sakkunniga i denna del uttalat. Innan taxa i fjärrtrafik fastställdes av Kungl. Maj:t, borde represen-

tanter för näringslivet ävensom för övriga trafikmedel lämnas tillfälle att yttra sig över vägtrafikmyndighetens förslag huvudsakligen i samma omfattning som vore vanligt beträffande förslag om ändringar i järnvägstaxan.

Vid 1936 års riksdag framfördes i motioner och skrivelser åtskilliga erinringar mot de i propositionen föreslagna taxebestämmelserna.

Enligt två motioner (I: 337 och II: 682) vore det verklighetsfrämmande att anse, att det vore möjligt för vägtrafikmyndigheten och Kungl. Maj:t att fastställa sådana taxor för fjärrtrafiken, som vore avvägda såväl med hänsyn till motsvarande taxor vid järnvägsföretagen som till lastbilstrafikens självkostnader. Självkostnaderna måste vara underkastade synnerligen stora variationer, betingade av särskilt de skilda vagnstorlekar, som vore ämnade att komma till användning i fjärrtrafiken.

I en annan motion (II: 707) uttalades, att de föreslagna bestämmelserna om taxa måste nödvändigtvis medföra stor risk för fastställandet av taxor, som kunde bli för allmänheten och »motortrafikanterna» ytterligt ofördelaktiga. Sättet för taxornas uppsättande och utarbetande borde göras mera beroende av de lokala förhållandena och grundas på skäligen bedömanden i de olika länen och göras mindre beroende av en central myndighet.

Enligt en motion (II: 724) vore ordningen för taxornas bestämmande icke tillfredsställande samt ur bilismens synpunkt orättvis, då bilismen i de för densamma så viktiga taxefrågorna icke hade någon som helst säkerhet för att dess synpunkter ens bleve med kraft framförda.

Vissa sammanslutningar av trafikutövare framhöllo hos andra lagutskottet, att, därest taxorna för lastbilarna komme att höjas, höjning i samma mån även skulle drabba järnvägarna.

I två motioner (I: 338 och II: 679) hemställdes, att rätten att föreskriva fasta taxor eller minimiavgifter skulle vidgas till att omfatta även närtrafiken, i varje fall personbilarna eller droskbilarna.

I skrivelse den 22 oktober 1937 till 1936 års trafikutredning har *Sveriges trafikbilägares riksförbund m. fl.* hemställt, att utredningen måtte föreslå fasta taxor för yrkesmässig trafik för personbefordran.

Sveriges bilgodsspeditörers förening har i skrivelse den 28 oktober 1937 till 1936 års trafikutredning ifrågasatt, att minimitaxor skulle genom Kungl. Maj:ts försorg utfärdas för fjärrtrafik med lastbilar, varvid motsvarande taxesättning skulle äga rum beträffande såväl järnvägs- som kusttrafik.

1936 års trafikutredning.

Enligt trafikutredningens mening bör taxa fastställas av den myndighet, som meddelar trafiktillstånd. I fråga om linjetrafik för personbefordran, som utsträcker till flera län, torde emellertid av praktiska skäl taxan bära

bestämmas av länsstyrelsen i det län, varest längsta delez av vägsträckan är belägen.

Den befogenhet, som enligt §§ 23 och 29 i ordningsstadgan för rikets städer tillkommer magistrat eller stadsstyrelse att upprätta taxa, skall sålunda enligt utredningens förslag upphöra. Detta sammanhänger givetvis med att polismyndigheterna avskaffas såsom tillståndsgivande myndigheter. Emellertid torde även framdeles särskilda bestämmelser för stad i viss utsträckning visa sig erforderliga. Det finnes givetvis anledning att jämväl i fortsättningen utnyttja den sakkunskap i fråga om städernas behov och förhållanden, som stadsmyndigheterna besitta. Med hänsyn härtill torde — såsom föredragande departementschefen framhållit i propositionen till 1936 års riksdag — 23 § i ordningsstadgan böra på det sätt jämkas, att magistrat förklaras äga upprätta *förslag* till reglementen och taxor samt underställa desamma länsstyrelsens prövning.

Med hänsyn till behovet av enhetlighet böra allmänna grunder för uppställning av taxor fastställas av biltrafiknämnden efter länsstyrelsernas hörande. Utredningen återkommer till detta spörsmål nedan.

Enligt trafikutredningens mening bör biltrafiknämnden vara pliktig att inhämta yttrande från vederbörande länsstyrelser över förslag till taxa för linjetrafik för godsbefordran, som det ju tillkommer biltrafiknämnden att fastställa. Härigenom ökas biltrafiknämndens möjligheter att erhålla en ingående kännedom om de lokala förhållandena, som givetvis kunna öva inflytande på frågan om taxans utformning. Därest linjetrafik för personbefordran skall utsträckas över mer än ett län eller lokalområde skall omfattas delar av flera län, skall den länsstyrelse, som äger fastställa taxa, vara skyldig att höra övriga vederbörande länsstyrelser. När så finnes lämpligt, böra därjämte trafikföretag samt innehavare av tillstånd till transportförmedling, på vilkas rörelse den ifrågasatta taxan kan komma att inverka, ävensom sammanslutningar av utövare av yrkesmässig biltrafik, som ärendet kan angå, beredas tillfälle att yttra sig. Ett stadgande härom har upptagits i utredningens förslag.

Frågan om taxesystemets konstruktion är givetvis förtjänt av den största uppmärksamhet.

Trafikutredningen har i sin allmänna motivering framhållit, att utredningen icke ansett sig kunna förorda en allmän reglering mellan de olika trafikmedlen genom fasta taxor.

Beträffande taxesystemets utformning vill utredningen behandla de båda trafikslagen — persontrafik och godstrafik — vart för sig.

Vad angår persontrafiken torde till en början böra konstateras, att något behov att med hänsyn till andra trafikmedel fastställa fasta taxor eller minimiavgifter knappast synes föreligga i fråga om de vanliga personbi-

larna. Konkurrenten mellan järnvägstrafik och trafik med omnibusar torde i stor utsträckning hava mildrats. Järnvägarna hava för övrigt själva i alltmera vidgad omfattning börjat bedriva omnibustrafik. Det synes i allmänhet icke vara lämpligt eller ens möjligt att reglera denna konkurrensfråga genom en fast taxesättning för biltrafiken.

Ej heller med hänsyn till förhållandet mellan olika omnibusföretag kan en fast taxesättning i allmänhet anses vara av behovet påkallad.

Enligt utredningens mening böra emellertid tillståndsmyndigheterna ej vara betagna möjligheten att, då särskilda förhållanden därtill föranleda, föreskriva fasta taxor för linjetrafik med omnibus. Denna rätt torde emellertid endast undantagsvis böra komma till användning, exempelvis då ett omnibusföretag bedriver en med hänsyn till allmänna eller enskilda intressen osund konkurrens med annat trafikföretag. Givetvis måste vid övervägandet av frågan, huruvida fast taxa bör föreskrivas, skälig hänsyn i det särskilda fallet tagas till omnibusföretagets berättigade intressen.

Den konkurrens, som i fråga om persontrafiken gör sig starkast gällande, hänför sig till förhållandet mellan personbilarna inbördes.

Tillståndsmyndigheterna synas böra äga möjlighet att förebygga eller undanröja en olämplig konkurrens mellan personbilar genom att bestämma fasta taxor. För närvarande tillämpas i tämligen stor omfattning fast taxa för personbilar med stationsort i stad. Enligt utredningens uppfattning böra fasta taxor i ökad utsträckning komma till användning inom beställningstrafiken för personbefordran. Detta överensstämmer med trafikutövarnas egna önskemål. Fast taxa torde i allmänhet kunna bestämmas för körningar intill viss längd, exempelvis 3 eller 5 mil. För körningar över denna gräns skulle däremot maximitaxa gälla. Taxans närmare innehåll måste givetvis bliva i avsevärd grad beroende av de lokala förhållandena. För själva uppställningen av taxan skola de av biltrafiknämnden fastställda allmänna grunderna tjäna till vägledning.

Trafikutredningen har icke funnit anledning att i sitt förslag upptaga någon bestämmelse om rätt för myndighet att bestämma minimiavgifter. Därest förhållandena äro sådana, att maximitaxor icke lämpligen böra tillämpas, torde det vara riktigast att föreskriva fasta avgifter.

Med hänsyn till att fasta taxor sålunda i betydande utsträckning föreslås komma till användning inom persontrafiken har utredningen i § 25 mom. 4 föreskrivit skyldighet att föra taxameter å personbil. De tillstånds-givande myndigheterna ha emellertid tillerkänts rätt att på grund av särskilda skäl medgiva undantag från denna regel.

Taxametern medför möjlighet att kontrollera, att den av myndigheterna fastställda skjutslegan icke överskrides, och är därigenom ägnad att bidra till god ordning inom den yrkesmässiga persontrafiken.

I fråga om godstrafiken har trafikutredningen ansett sig böra förorda maximitaxor. Beträffande linjetrafik har utredningen emellertid i sitt förslag öppnat möjlighet för biltrafiknämnden att, då särskilda förhållanden därtill föranleda, i stället föreskriva fasta avgifter. Med särskilda förhållanden åsyftas osund konkurrens mellan utövare av yrkesmässig trafik eller med annat trafikmedel.

Trafikutredningen har sålunda i stort sett ansett sig icke kunna förorda en reglering genom fasta godstaxor av konkurrensen mellan biltrafiken och övriga trafikmedel eller mellan de enskilda utövarna av yrkesmässig trafik. Utredningen vill nedan närmare angiva skälen för denna ståndpunkt.

Såsom bland annat 1932 års trafikutredning framhållit föreligger det otvivelaktigt en väsentlig skillnad mellan järnvägstrafik och biltrafik i fråga om relationen mellan fasta och föränderliga kostnader, vilket förhållande måste inverka på taxebyggnaden. Det är givetvis icke riktigt att jämföra bilfrakterna med endast järnvägarnas fraktstycke godstariffer, ty järnvägstaxan inrymmer även ett flertal andra tariffslag, vilka kunna stå i ett visst förhållande till lastbilsfrakterna, exempelvis tariffer för expressgods, paketgods, ilstykke gods, s. k. lättfördärvligt gods, fraktgods och ilgods i vagnslaster om minst 2 500 kg samt slutligen åtskilliga andra vagnslasttariffer jämte en detaljerad godsindelning. Göres jämförelse mellan lastbilstrafiken och sjötrafiken, måste i fråga om den senare vissa vid sidan av de egentliga frakterna liggande extra avgifter beaktas, såsom hamn-, kanal-, seglations- och kranavgifter, stuverikostnader, i vad desamma avse arbetet i land, o. s. v. Skall parallellen mellan å ena sidan järnvägs- och sjöfrakt och å andra sidan lastbilsfrakt bliva fullständig, bör till de förra läggas kostnaderna för transport till och från järnvägsstation eller hamn.

I jämförelse med järnvägarna kan biltrafiken ännu icke erbjuda trafikanterna den enhetlighet i fraktsatser, som järnvägarnas tariffsystem innebär. På samma avstånd äro ju järnvägarnas olika tariffer sins emellan lika uppbyggda, i vilken riktning transporten än sker. Lastbilstrafiken måste ofta rätta fraktbudet efter tillgången på returtransporter. Här föreligger onekligen en svaghet, som genom dels en alltmera ordnad linjetrafik dels ock centralisering av beställningar så småningom bör kunna elimineras.

Det föreligger sålunda betydande tekniska svårigheter, då man vill göra en något så när exakt jämförelse mellan kostnaderna vid anlitan av olika trafikmedel.

Vid ett bedömande av frågan, huruvida en reglering genom fasta taxor eller minimiavgifter av konkurrensen mellan olika trafikmedel i fråga om godstransporter är lämplig eller möjlig, måste man givetvis även beakta svårigheterna att kontrollera efterlevnaden av dylika taxor, då ju hemliga rabatter kunna lämnas i många former.

Enligt utredningens mening skulle fasta taxor för lastbilstrafiken säkerligen många gånger försvåra möjligheterna för trafikutövarna att bedriva en i och för sig sund konkurrens med andra trafikmedel.

Övergår man så till att skärskåda taxesättningen som en intern angelägenhet för lastbilstrafiken, så kan en fast taxa givetvis tänkas i viss mån förhindra en osund konkurrens mellan trafikutövarna. Differenserna i olika fordonstypers driftkostnader kunna emellertid försvåra en lämplig avvägning. Även härvidlag uppstå för övrigt betänkligheter i fråga om kontrollen över taxornas lojala tillämpning.

Trafikutredningen har i anslutning till § 24 framhållit, att trafikutövarnas organisationer, vilka utbyggas i rask takt och genom nämnda stadgande erhålla ett värdefullt stöd, givetvis komma att verka för en enhetlig taxetillämpning från de enskilda trafikutövarnas sida. Härigenom torde det i avsevärd utsträckning bliva möjligt att förhindra, att trafikutövarna underbjuda varandra och köra till underpris. Man bör ej heller i detta sammanhang förglömma myndigheternas möjligheter att genom återkallelse av tillstånd avlägsna sådana trafikutövare, vilka bedriva sin rörelse på ett sätt, som står i strid mot det allmännas intresse av ordning och reda inom den yrkesmässiga biltrafiken.

Trafikutredningen har sålunda ansett sig böra förorda maximitaxor för godstrafiken, dock med möjlighet för biltrafiknämnden att med hänsyn till särskilda förhållanden föreskriva fast taxa för linjetrafik.

Skulle utvecklingen gå i sådan riktning, att sunda förhållanden icke kunna åstadkommas utan hjälp av ett av myndigheterna fixerat taxeläge, bör givetvis frågan om taxesättningen upptagas till förnyat övervägande.

Enligt utredningens förslag hava länsstyrelserna anförtrots uppgiften att liksom hittills bestämma taxa för beställningstrafik för godsbefordran. Dessa maximitaxors höjd måste givetvis bliva beroende av åtskilliga faktorer. Lastbilstrafikens kostnader variera i icke ringa utsträckning, beroende på bland annat sådana omständigheter som olika lönesättning, olika fordonstyper (specialvagnar byggas numera för exempelvis snabbare lossning genom tippling), olika fordonsstorlekar, olika varuslags lastnings- respektive lossningstid och olika skrymning, olikhet i vägnätets beskaffenhet. Härtill kommer olika tillgång på transporter, möjligheterna till returfrakter o. s. v.

Trafikutredningen håller före att en för hela landet enhetlig maximitaxa knappast kan konstrueras, men det oaktat torde i allt fall vissa gemensamma principer vara önskvärda. För närvarande förete de av länsstyrelserna upprättade maximitaxorna en stor variation, varå här några exempel förtjäna anföras. Såsom minsta vikt anges exempelvis 10—25—100—250—500 eller 1 000 kg och som minsta frakt 25 öre för högst 15 km, 1—1: 50—2 eller 2: 50 kronor för 3 km, 3: 50—4: 95 kronor för 5 km o. s. v.

I somliga län finnas specialtariffer för vissa varuslag. I två län är taxan byggd med hänsyn till vikt, avstånd och transporttid, varvid funktionen av dessa faktorer uträknas med ledning av tabeller. De flesta länsstyrelserna ha föreskrivit maximitimpris, när transport betalas endast per disponerad tid. Även dessa priser differera väsentligt, för 2-tonsbilar exempelvis från 2 till 4: 50 kronor per timme.

De anförda exemplen torde visa, att ett behov föreligger att skapa större enhetlighet inom taxesättningen.

Trafikutredningen har med hänsyn härtill i sitt förslag upptagit bestämmelsen, att allmänna grunder för uppställning av taxor skola fastställas av biltrafiknämnden efter länsstyrelsernas hörande.

Trafikutredningen vill i detta sammanhang även erinra om den i § 39 föreslagna bestämmelsen, att biltrafiknämnden äger under Kungl. Maj:ts prövning draga beslut, som av länsstyrelserna enligt förordningen meddelas. Härigenom torde garantier finnas för en i görligaste mån enhetlig taxepolitik från myndigheternas sida.

Anteckningar om arbetstid. Transporthandlingar. Driftstatistik.

§§ 30 och 31.

(Jämför 27 § 8 mom. i 1930 års M. F. samt §§ 37 och 38 i propositionen nr 161/1936.)

Genom en förordning den 14 juni 1933 infördes i 27 § i 1930 års motorfordonsförordning ett såsom 8 mom. betecknat stadgande om skyldighet att föra trafikbok. Enligt denna bestämmelse skulle till varje bil, som brukades i stads- eller länstrafik, vilken icke endast avsåge befordran av personer, av tillståndshavaren anskaffas trafikbok för anteckning, i enlighet med de närmare bestämmelser Konungen meddelade, om arbetstid och körningar. Trafikboken skulle föras av föraren, vilken under färd skulle medföra trafikboken och på tillsägelse uppvisa densamma för besiktningsman eller polisman. Trafikboken borde av tillståndshavaren förvaras under ett år, räknat från den dag sista däri antecknade uppgift avsåge.

Detta stadgande föreslogs i proposition nr 193 till 1933 års riksdag och motiverades (sid. 66 och 67) av föredragande departementschefen med behovet att underlätta kontrollen av motorfordonsförordningens efterlevnad.

Andra lagutskottet tillstyrkte förslaget i sitt av riksdagen godkända utlåtande (nr 31 sid. 22). Fyra av utskottets ledamöter reserverade sig emellertid och hemställde, att riksdagen måtte avstyrka stadgandet om skyldighet att föra trafikbok.

Genom en *Kungl. kungörelse den 14 juni 1933* utfärdades närmare föreskrifter om trafikboken av i huvudsak följande innehåll:

Trafikboken skall innehålla uppgifter om tillståndets art, de särskilda villkor och bestämmelser för trafiken, som kan ha föreskrivits, bilens stationsort, om bilen brukas i länstrafik, samt tillståndshavarens namn. I trafikboken skall antecknas dag för dag förarens namn, arbetstidens början och slut samt tid, då rast om minst 30 minuter, under vilken föraren äger frihet att avlägsna sig från bilen, börjar och slutar, ävensom motsvarande uppgifter beträffande sådant uppehåll under färd, som föranletts därav, att föraren framfört automobil under sex timmar i följd.

Då gods befordras till ort utom trafikområdet, skall i omedelbar anslutning till körningen antecknas dens namn och adress, för vilken körningen utföres, ort, varifrån godset befordras samt ort, dit godset befordras. Hämtas gods å ort utom trafikområdet eller tages, sedan körning avslutats å sådan ort, automobilen där i anspråk för körning direkt tillbaka till trafikområdet, skall vad sålunda föreskrivits äga motsvarande tillämpning.

1932 års trafikutredning upptog i § 37 i sitt förslag till förordning angående allmän automobiltrafik den gällande bestämmelsen i 27 § 8 mom. med i sak oförändrat innehåll. Enligt utredningens mening borde däremot föreskrifterna i tillämpningskungörelsen i viss, icke närmare angiven utsträckning jämkas i syfte att bättre tillgodose syftet med kungörelsen.

Trafikutredningen, som omförmälde en del framställningar med hemställan om ändringar i eller upphävande av föreskrifterna om trafikbok, yttrade bland annat (sid. 208):

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 alltjämt 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.

I yttranden över trafikutredningens förslag uttalade sig *länsstyrelsen i Malmöhus län*, *bilbesiktningsmännen i Värmlands län* och *Svenska fjärrtrafikförbundet* för avskaffande av skyldighet att föra trafikbok.

1936 års trafiksakkunniga anförde i denna del (sid. 50), att, i den mån så befundes lämpligt eller nödvändigt, Kungl. Maj:t borde kunna före-

skriva skyldighet för utövare av yrkesmässig trafik att beträffande trafiken föra vissa enkla dagboksanteckningar, vilka jämväl såsom underlag för erforderlig bilstatistik kunde vara till gagn för såväl myndigheterna som för lastbilcentralerna och för bilägarna själva. Huruvida dessa anteckningar skulle ske i form av trafikbok eller i annan form, syntes i och för sig böra vara av underordnad betydelse och torde kunna få bero av beskaffenheten av den trafik, i vilken anteckningarna fördes, på sätt av Kungl. Maj:t närmare bestämdes genom tillämpningsföreskrifter.

I anslutning till vad sålunda av trafiksakkunniga föreslagits upptogs i *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* ett stadgande (§ 37), att Konungen meddelade bestämmelser om skyldighet att i beställningstrafik för godsbefordran föra anteckningar angående transporter och förares arbetstid ävensom angående skyldighet att för offentlig myndighet uppvisa och under viss tid förvara dylika anteckningar.

Föredragande departementschefen yttrade (sid. 82):

De förändringar, som föreslagits beträffande den yrkesmässiga lastbiltrafiken, synas böra föranleda, att frågan om den omfattning, i vilken trafikbok obligatoriskt skall användas, upptages till förnyad prövning. Sålunda synes böra övervägas, huruvida icke, när automobil användes för utförande av godstransporter efter beställning genom fjärrtrafikutövare eller genom en trafikutövarnas gemensamma beställningscentral, förarens skyldighet att föra anteckningar om körningen kan helt eller delvis ersättas av en motsvarande skyldighet för den institution, genom vilken beställningen mottagits. Vidare torde linjetrafiken böra liksom hittills i detta sammanhang undantagas. Än vidare torde frågan om den omfattning, i vilken trafikbok bör föreskrivas till användning i närgodstrafik, böra tagas under omprövning. § 37 har med hänsyn härtill på det sätt omarbetats, att den icke kommer att innebära obligatorisk skyldighet att anskaffa trafikbok till varje automobil, som brukas i yrkesmässig trafik för godsbefordran, utan allenast möjliggör för Kungl. Maj:t att förordna om skyldighet att i beställningstrafik för godsbefordran föra anteckningar angående transporter och förares arbetstid ävensom angående skyldighet att för offentlig myndighet uppvisa och under viss tid förvara dylika anteckningar, på sätt närmare bestämes genom tillämpningsbestämmelser.

Vid *1936 års riksdag* anmärktes i två motioner (I: 340 och II: 681) bland annat, att trafikboken borde vara personlig och följa föraren, oavsett vilken bil denne för tillfället förde.

Till 1936 års trafikutredning ha inkommit vissa framställningar, som röra trafikboken.

Sålunda har *Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund m. fl.* i skrivelse den 22 oktober 1937 hemställt, att trafikutredningen måtte föreslå, att bestämmelsen om trafikbok skulle utgå. I skrivelsen anföres bland annat, att trafikboken i fråga om den lokala trafiken vore av intet värde samt beträffande fjärrtrafiken torde bliva mer och mer överflödig, sedan fraktsedlar i allt större utsträckning kommit till användning.

Svenska transportarbetareförbundet har i skrivelse den 10 januari 1938 hemställt, att bestämmelsen om trafikboken måtte omarbetas i enlighet med vissa, i skrivelsen angivna riktlinjer. Förbundet yttrar bland annat:

I § 27 mom. 8 i nuvarande motorförordning stadgas, att till varje bil som brukas i stads- eller länstrafik för godsbefordran, skall anskaffas en trafikbok. Bestämmelsen är i hög grad otillfredsställande. Därigenom att boken är knuten till bilen, har det visat sig att i realiteten ingen är ansvarig för boken och dess vård. Gång efter annan då man önskat inhämta uppgifter ur sådana böcker, har det visat sig att bokens redan skrivna sidor medvetet förstörts. Ingen har kunnat gjorts ansvarig för detta och bokens värde har därigenom varit intet. Om trafikboken skall hava något värde bör den därför göras personlig. Varje chaufför som kör i yrkesmässig trafik för godsbefordran bör vara försedd med sådan bok, i vilken på hans ansvar anteckningar bör göras. Innan början av en tur skall bilägaren hava skyldighet att införa uppgifter om lastens beskaffenhet och vikt samt att han åtager sig allt ansvar för lasten, såväl emot lastägaren som emot myndigheterna, i de fall lasten skall fraktas utom stationsorten skall bilägaren eller dennes ställföreträdare jämväl anteckna den ort till vilken lasten skall föras och den eller de vägar över vilken bilen skall framföras. I boken skall vidare bilens registreringsnummer, trafiktillståndets art och stationsorten, angivande jämväl länet, ävensom trafiktillståndets innehavares namn. I de fall bilen uteslutande går i trafik inom stationsorten bör det räcka med anteckning av dessa senare uppgifter en gång. I trafikboken skall föraren anteckna arbetstidens början och slut ävensom under arbetet infallande raster eller tid som åtgått för bilens av- eller pålastning ävensom skötsel. Alla anteckningar skola göras med bläck. Sedan boken fullskrivits skall den omedelbart ingivas till den myndighet som beviljat trafiktillståndet.

1938 års järnvägstaxekommitté har i skrivelse den 30 juni 1938 hemställt, att sådana bestämmelser måtte intagas i 1936 års trafikutrednings författningsförslag, att därigenom löpande statistiska uppgifter över de yrkesmässiga lastbiltransporternas omfattning och art verkligen erhållas. Kommittén uttalar, att man givetvis kunde tänka sig den möjligheten, att ifrågakvarande uppgifter direkt och fristående för sig införskaffades genom vägtrafikmyndighetens försorg, men kommittén hölle likväl före att en utökning av trafikbokens uppgifter vore det lämpligaste förfaringsättet för angivna syftes vinnande.

I detta sammanhang bör även behandlas frågan om skyldighet att föra driftstatistik i yrkesmässig trafik.

Enligt bokföringslagen den 31 maj 1929 föreligger bokföringsskyldighet för bland annat envar, som yrkesmässigt bedriver verksamhet för befordran mot avgift av personer, gods eller meddelanden. Härvid har emellertid stadgats det undantaget, att sådan skyldighet ej förefinnes, om rörelsen vanligen drives utan biträde av flera än make och barn under 16 år samt två andra personer.

1932 års trafikutredning yttrade rörande behovet av driftstatistik för den yrkesmässiga biltrafiken bland annat (sid. 208—210):

Med hänsyn till den omfattning och stora samhällliga betydelse, den allmänna automobiltrafiken sedan länge ernått, hade enligt vår uppfattning varit önskvärt, att redan tidigare åtgärder vidtagits för att även beträffande den samma 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 ifrågavarande 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 finnas nödvändigt att, när en trafikutövare är sökande, från honom eller andra av ärendet berörda trafikutövare infordra erforderliga 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.

Trafikutredningen upptog i § 38 i sitt förslag bestämmelser i detta syfte.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* stadgades i § 38 i nära anslutning till utredningens förslag, att utövare av yrkesmässig trafik skulle vara skyldig att föra driftstatistik i enlighet med bestämmelser, som vägtrafikmyndigheten eller myndighet, som meddelat trafiktillstånd, kunde finna skäl meddela, ävensom att till nämnda myndigheter insända sådant sammandrag av driftstatistiken eller de uppgifter angående trafiken i övrigt, som av dem infordrades. I övrigt skulle driftstatistiken jämte över rörelsen förda handelsböcker hållas tillgängliga för granskning av vägtrafikmyndigheten eller dess ombud när helst så påfordrades.

Vid *1936 års riksdag* uttalades i en motion (II: 707), att det kunde ifrågasättas, om utövare av yrkesmässig biltrafik hade tid och i många fall även kompetens att föra och lämna de uppgifter, som enligt paragrafens lydelse kunde antagas vara avsedda.

1936 års trafikutredning.

Enligt 27 § 8 mom. i 1930 års motorfordonsförordning skall till varje bil, som brukas i stads- eller länstrafik, vilken icke endast avser befordran av personer, av tillståndshavaren anskaffas trafikbok för anteckningar om arbetstid och körningar. Trafikboken skall tjäna det dubbla syftet att möjliggöra kontroll av såväl arbetstid som transporter. Men genom denna kombination har syftet med bokens införande i viss mån förfelats

i fråga om förarens arbetstid. Trafikboken är nämligen bunden vid viss bil och ej vid viss förare. Såsom från transportarbetarhåll framhållits kan en förare givetvis gå över från en bil till en annan. Då delar av hans arbetstid antecknas i två eller flera böcker men ingen av dem innehåller uppgift om hans totala arbetstid, hava givetvis kontrollmöjligheterna i avsevärd grad försvårats.

Enligt vad trafikutredningen har sig bekant har under senare år förekommit missbruk av trafikböcker i avsevärd utsträckning. Detta missbruk har framför allt avsett anteckningarna om transporter. Då åtskilliga trafikutövare icke ansett sig böra respektera gällande föreskrifter om begränsning av exempelvis hämtnings- och returkörningsrätten, vilka förmenats på ett olämpligt sätt begränsa bilarnas rörelsefrihet, ha de för att maskera otillåtna transporter i trafikboken infört medvetet oriktiga uppgifter. Från auktoritativt och sakkunnigt håll har för trafikutredningen uppgivits, att dylikt fusk med trafikböcker förekommit i stor omfattning. Huvudparten av trafikutövarna har säkerligen lojalt ställt sig gällande föreskrifter till efterrättelse.

Det ovan angivna missbruket har väsentligt underlättats genom att trafikboken kan fritt och i obegränsat antal exemplar inköpas i bokhandel. Det lär under stundom förekomma, att under samma färd flera trafikböcker komma till användning, varvid varje bok redovisar endast tillåtna körningar, ehuru de sammanlagda transporterna icke lagligen kunnat under en och samma färd utföras.

Att dylika förhållanden äro ägnade att väcka synnerligen starka betänkligheter även ur vidare synpunkter än hänsynen till behovet av ordning och reda inom den yrkesmässiga trafiken ligger i öppen dag.

Trafikboken har tillkommit för att kontrollera iakttagandet av vissa föreskrifter om arbetstid och körningar, vilka ansetts motiverade av hänsyn till såväl allmänna som enskilda intressen. Det står givetvis envar fritt att ha sin uppfattning om lämpligheten av gällande lagstiftning om yrkesmässig trafik, men samhället kan icke avstå från sin rätt att kräva respekt för givna rättsregler.

Därest en trafikutövare upprepade gånger verkställer transporter i strid mot givna bestämmelser samt gör oriktiga anteckningar för att dölja sina förehavanden, torde det allvarligt kunna ifrågasättas, huruvida en dylik trafikutövare bör betros med att utöva yrkesmässig trafik.

Trafikutredningen vill i detta sammanhang erinra om och helt ansluta sig till 1932 års utrednings ovan återgivna uttalande, att så länge det över huvud taget betraktas såsom ett samhällsintresse att uppställa bestämda regler angående arbetstid och körningar, det också måste vara ett samhällsintresse att söka åstadkomma kontroll över bestämmelsernas efterlevnad. Nedsättande eller irriterande kan en sådan kontroll för den lojale trafik-

utövaren ingalunda vara i högre grad än andra åtgärder, som samhället på olika områden vidtager för att skapa lydnad och respekt för gällande rätt.

Enligt trafikutredningens mening bör den nuvarande trafikboken ersättas av en arbetstidsbok, som är personlig och följer föraren, samt gods-förteckningar, som i allmänhet följa bilen.

Frågan, i vilken utsträckning arbetstidsbok skall föras, har inom trafikutredningen varit föremål för ingående överväganden.

Utredningen har ansett sig böra förorda, att skyldigheten att föra arbets-tidsanteckningar begränsas till godstrafiken. Utredningen har icke funnit tillräckliga skäl för att skillnad i förevarande hänseende göres mellan beställningstrafik och linjetrafik. Olikheterna mellan dessa båda trafikslag äro i allmänhet icke av sådan art, att olika bestämmelser böra gälla i fråga om kontroll av arbetstiden.

Utredningen har emellertid förutsett, att i viss trafik för godsbefordran förhållandena kunna vara sådana, att erforderlig kontroll rörande arbetstiden kan vinnas utan de särskilda anteckningar, varom här är fråga, exempelvis då trafiken äger rum med stor regelbundenhet enligt fastställd turlista eller vid större beställningsföretag, där en fast och lättkontrollerad arbetstidsindelning gäller. I dylika fall skulle ifrågavarande arbetstidsanteckningar icke var av någon större betydelse. Utredningen anser sig därför böra förorda, att biltrafiknämnden eller de tillståndsgivande myndigheterna över huvud taget beredas möjlighet att, då förhållandena därtill föranleda, befria från skyldigheten att föra arbetstidsbok.

I fråga om den rena persontrafiken föreligger för närvarande ingen skyldighet att föra trafikbok.

Arbetstidsförhållandena inom linjetrafiken med omnibus samt inom drosktrafiken i städerna torde i allmänhet vara ordnade på ett sådant sätt, att någon individuell kontroll genom särskilda arbetstidsanteckningar icke synes vara av behovet påkallad. Ej heller i fråga om annan persontrafik har, såvitt utredningen har sig bekant, sådana missförhållanden påvisats, att tillräckliga skäl att utsträcka skyldigheten att föra arbetstidsanteckningar till dylik trafik kunna anses förefinnas. Enligt utredningens mening böra emellertid biltrafiknämnden och länsstyrelserna med uppmärksamhet följa utvecklingen inom persontrafiken. Skulle förhållandena där icke gestalta sig på ett tillfredsställande sätt, bör det givetvis åligga uppsiktsmyndigheterna att göra de framställningar, vartill omständigheterna kunna föranleda.

Erforderliga föreskrifter om arbetstidsbok torde böra lämnas i administrativ ordning. Ifrågavarande paragraf har avfattats i överensstämmelse härmed. Konungen bör kunna uppdraga åt biltrafiknämnden att utfärda erforderliga föreskrifter. Trafikutredningen har ansett stadgandet böra få

en sådan utformning, att detsamma inrymmer möjlighet att utan ändring av författningen förordna om skyldighet att föra anteckningar om arbetstid i all yrkesmässig trafik.

Den arbetstidsbok, varom här är fråga, bör givetvis erhålla en uppställning, som svarar mot de i § 28 lämnade föreskrifterna om föräres arbetstid.

Arbetstidsboken bör mot ersättning tillhandahållas trafikutövarna av den myndighet, som meddelat trafiktillståndet. Dessa myndigheter böra vara pliktiga att föra anteckningar rörande de personer, till vilka arbetstidsbok utlämnas, med angivande av antalet exemplar. Sedan trafikbok blivit fullskriven, bör densamma överlämnas till den myndighet, som utlämnat boken.

Det måste anses vara en betänklig brist, att en fortlöpande statistik rörande de yrkesmässiga godstransporternas omfattning och art saknas. Enligt trafikutredningens mening bör denna brist snarast avhjälpas. En förutsättning för en dylik statistik är givetvis att anteckningar i erforderlig omfattning föras rörande transporterat gods.

Enligt trafikutredningens uppfattning böra godsförteckningar i princip föras i all godstrafik, vartill tillstånd lämnats. Det skulle sålunda icke föreligga skyldighet att föra dylika förteckningar beträffande sådan forsling av gods, vartill persontrafiktillstånd utan vidare berättigar. Dessa anteckningar äro avsedda att utgöra underlag för den driftstatistik, varom föreskrifter lämnas i § 31.

För att erhålla en tillfredsställande bild av det samlade transportarbetet inom den yrkesmässiga godstrafiken torde det vara nödvändigt att kräva uppgifter om varuslag efter lämplig gruppindelning, vikt, transportlängd samt möjligen även fraktinkomst. Då gods i beställningstrafik forslas till eller från ort utom lokalområdet, torde i överensstämmelse med gällande föreskrifter anteckning böra ske om beställarens namn och adress samt om de orter, varifrån eller till vilka godset befordras.

En dylik tämligen omfattande skyldighet att föra anteckningar skulle givetvis medföra åtskilligt besvär för trafikutövarna. Det torde därför bliva nödvändigt att till övervägande upptaga frågan, huruvida ej uppgiftsskyldigheten bör begränsas eller i varje fall förenklas i fråga om transporter uteslutande inom lokalområde eller med viss största transportlängd.

Det synes även böra undersökas, huruvida och i vilken mån befrielse för trafikutövarna att föra godsförteckningar bör medgivas i fråga om transporter, som förmedlas av koncessionerad transportförmedling eller av sådana, av trafikutövare upprättade beställningskontor, varom förmåles i § 24. Därest lindring i dylika fall beredes de enskilda trafikutövarna, torde skyldighet att göra anteckningar i stället i motsvarande mån böra läggas på transportförmedlingen och beställningskontoret.

De godsförteckningar, varom här är fråga, torde böra föras efter formulär, fastställda av biltrafiknämnden.

Genom dessa förteckningar samt den driftstatistik, varom stadgas i § 31, skapas möjlighet att erhålla en överblick över den yrkesmässiga trafikens transportarbete. Härigenom erhålla de tillståndsgivande myndigheterna en värdefull ledning vid sin behovsprövning i ärenden angående trafiktillstånd.

Enligt propositionen skulle Konungen meddela bestämmelser rörande anteckningar om transporter, under det att vägtrafikmyndigheten och myndighet, som meddelat trafiktillstånd, skulle utfärda föreskrifter rörande driftstatistik.

Enligt trafikutredningens mening böra dessa arbetsuppgifter, vilka uppenbarligen hava ett nära samband, uppdragas åt biltrafiknämnden och länsstyrelserna. Biltrafiknämnden bör fastställa allmänna grunder för uppställning av transporthandlingar och driftstatistik. Utredningen förutsätter, att i lämplig utsträckning trafikutövarnas organisationer beredas tillfälle att yttra sig, innan dylika generella föreskrifter meddelas.

Såsom i propositionen föreslagits bör tillståndshavare vara pliktig att till biltrafiknämnden eller den tillståndsgivande myndigheten insända sådant sammandrag av driftstatistiken eller de uppgifter angående trafiken i övrigt, som av dem infordras. Driftstatistiken bör även på begäran hållas tillgänglig för granskning av dessa myndigheter, vilka ju enligt § 2 äro ålagda att hålla uppsikt över den yrkesmässiga trafiken. Trafikutredningen har däremot icke funnit tillräckliga skäl föreligga för den i propositionen meddelade föreskriften, att granskningsrätten skulle omfatta jämväl trafikutövaras handelsböcker.

Under beaktande av vad sålunda anförts ha förevarande båda paragrafer avfattats.

Om uthyrningsrörelse.

§ 32.

(Jämför 29 a § i 1930 års M. F. och § 39 i propositionen nr 161/1936.)

Särskilda bestämmelser om uthyrningsrörelse infördes i den svenska trafiklagstiftningen genom en *förordning den 14 juni 1933*, sedan 1933 års riksdag yttrat sig över en proposition (nr 193) i ärendet.

Genom denna förordning upptogs i 1930 års motorfordonsförordning ett stadgande, 29 a §, med i huvudsak följande innehåll:

Den, som vill yrkesmässigt uthyra bil utan att förare ställes till förfogande (*uthyrningsrörelse*), skall därtill söka tillstånd av länsstyrelsen i det län, där ort, varest rörelsen skall bedrivas, är belägen. Bil må icke användas i uthyrningsrörelse utan att vara därför godkänd av länsstyrelsen. Tillstånd eller godkännande kan, när anledning därtill förekommer, återkallas. Bil, som användes i uthyrningsrörelse, skall sist inom sex månader efter närmast föregående besiktning

uppvisas för besiktningsman för efterbesiktning. Därest bilen tillika brukas i yrkesmässig trafik, skall emellertid vad i paragrafen är stadgat om efterbesiktning icke gälla.

Denna lagstiftning hade närmast föranletts av ett förslag, som 1932 års trafikutredning framlagt i ett i slutet av år 1932 avgivet betänkande. Trafikutredningen ville i 23 § motorfordonsförordningen upptaga bestämmelsen, att den, som ville mot ersättning tillhandahålla allmänheten bil för persontrafik utan att förare därvid ställdes till förfogande, hade att därtill söka tillstånd, i stad hos polismyndigheten och på landet hos länsstyrelsen i den ort, där rörelsen skulle bedrivas. Frågor om beviljande av tillstånd skulle prövas efter behovsprincipen. Enligt förslaget skulle bestämmelserna för den yrkesmässiga trafiken i stort sett bliva tillämpliga å uthyrningsrörelse.

I den ovannämnda *propositionen nr 193 till 1933 års riksdag* föreslogos de bestämmelser till reglering av uthyrningsrörelsen, som sedermera inflöto i 1930 års motorfordonsförordning. Dessa bestämmelser skilja sig i flera väsentliga hänseenden från vad utredningen föreslagit. I propositionen har (sid. 49—53) lämnats en redogörelse för de yttranden, som avgivits över trafikutredningens förslag. Från många håll underströks, att det föreläge ett behov av ifrågavarande rörelse. Mot utformningen av utredningens förslag framställdes åtskilliga anmärkningar. Sålunda framhölls exempelvis, att jämväl uthyrning av bil för godsbefordran borde i förordningen regleras samt att det icke torde vara lämpligt att låta frågor om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas under samma förutsättningar som tillstånd till yrkesmässig trafik.

Föredragande departementschefen yttrade i propositionen bland annat (sid. 53—56):

De synpunkter, vilka såväl i utredningsmännens betänkande som i däröver avgivna yttranden kommit till uttryck rörande yrkesmässig uthyrning av automobil utan förare, kunna hänföras å ena sidan till spørsmålet om konkurrensen ej endast mellan automobilföretag och järnvägsföretag utan även och i första rummet mellan olika automobilföretag inbördes samt å andra sidan till trafik-säkerhetsspörsmålet.

Vad förstberörda synpunkter angår vill jag giva min anslutning till vad därtinnan anförts särskilt av Kungl. automobilklubben och styrelsen för automobilbesiktningsmännens förening. Frånsett den omständigheten, att den, som bedriver dylik rörelse, icke kan sägas utöva någon trafik, avser enligt min tanke en sådan rörelse att fylla ett behov, som icke kan på annat sätt tillgodoses. Ty det är ju här icke fråga om det förhållandet, huruvida å en viss ort tillgängliga trafikmedel kunna anses tillfyllest, utan huruvida en person, som äger förmåga att föra ett motorfordon men — måhända främst av ekonomiska skäl — icke håller sig därmed, skall hava möjlighet att själv ombesörja en körning. För många innebär själva framförandet och det fria disponerandet av ett motorfordon det huvudsakliga nöjet vid exempelvis en semesterresa. Och ofta torde

en resa ställa sig väsentligt billigare, om vederbörande ej behöver bekosta jämväl utgifter för chaufför t. ex. då en handelsresande har att inom ett vidsträckt område uppsöka kunder. Även ifråga om godsbefordran förekommer det, att en transport skulle kunna utföras väsentligt billigare, där vederbörande kunde med förhyrd automobil själv utföra transporten . . .

Om jag således biträder uppfattningen, att lagliga hinder ej böra resas mot en rörelse av ifrågavarande slag, kan jag med hänsyn till det anförda icke ansluta mig till utredningsmännens förslag att i väsentliga avseenden likställa denna rörelse med den yrkesmässiga automobiltrafiken; och särskilt hyser jag den åsikten, att frågan, huruvida dylik rörelse må utövas, ej skall bedömas efter de riktlinjer, enligt vilka ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik bör prövas.

Från synpunkten av ökad trafiksäkerhet åter synes förslaget att reglera nu förevarande rörelse värt allt beaktande. Dock läser detta syfte kunna tillgodoses utan så omfattande föreskrifter som utredningsmännen föreslagit. Det väsentliga i en reglering av berörda rörelse torde vara förhindrandet av att mindervärdiga autobiler komma till användning i densamma.

Jag vill därför förordad ett förfarande av i huvudsak den innebörd, som i fråga om automobil i yrkesmässig trafik är föreskriven i 27 § 4 och 5 mom., dock att efterbesiktning skall äga rum sist var sjätte månad.

Det från åtskilliga håll framförda kravet, att autobiler för godsbefordran skulle i förevarande hänseende likställas med autobiler för personbefordran, har jag ansett mig böra tillmötesgå. Ur trafiksäkerhetssynpunkt synes mig anledning saknas att fritaga lastautomobil, som yrkesmässigt uthyres utan förare, från den kontroll, som personautomobil, under enahanda förutsättning ansetts i trafiksäkerhetens intresse böra underkastas . . .

Jag har övervägt huruvida icke — på sätt Kungl. automobilklubben ifrågasatt — det kunde vara tillfyllest, att den, som ville bedriva uthyrningsrörelse, därom gjorde anmälan hos vederbörande myndighet. Då det emellertid från synpunkten att förhindra användandet i dylik rörelse av mindervärdiga autobiler kan vara av vikt, att sökandens personliga förutsättningar för rörelsens bedrivande prövas, har jag stannat för den meningen, att särskilt tillstånd bör erfordras. Huru den tillståndsgivande myndigheten skall förskaffa sig upplysning i berörda avseende, torde böra överlätas åt densamma att själv avgöra. Några föreskrifter om vissa vederbörandes hörande anser jag ej erforderliga.

Tillstånd till uthyrningsrörelse bör enligt min mening beviljas av länsstyrelse, jämväl för det fall, att rörelsen skall bedrivas i stad; i sakens natur ligger, att färd med automobil, som brukas i uthyrningsrörelse, oftast kommer att utsträckas över ett större område. Någon stationsort torde ej böra bestämmas.

Tillståndet bör beviljas av länsstyrelsen i det län, där ort, varest rörelsen skall bedrivas, är belägen.

Andra lagutskottet framhöll i sitt över propositionen avgivna, av riksdagen godkända utlåtande (nr 31, sid. 22), att det syntes vara synnerligen av behovet påkallat, att yrkesmässig uthyrning av bilar gjordes till föremål för rättslig reglering. Utskottet tillstyrkte helt de av Kungl. Maj:t föreslagna bestämmelserna men ville ifrågasätta, huruvida icke ytterligare garantier kunde anses erforderliga till skydd mot den farliga trafik, som på grund av möjligheten för ovana och ansvarslösa förare att förhyra bil för tillfälliga körningar mången gång förekomme.

I sitt år 1935 avgivna betänkande med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik hade *1932 års trafikutredning* i § 39 upptagit vissa föreskrifter om uthyrningsrörelse. Detta förslag innebar i vissa avseenden en komplettering av den gällande bestämmelsen. Sålunda föreslogs, att länsstyrelsen skulle över ansökan höra vederbörande polismyndighet samt, om förhållandena därtill föranledde, lämna vederbörande utövare av yrkesmässig trafik i orten tillfälle att yttra sig, att tillstånd skulle beviljas endast under principiellt samma förutsättningar som gällde beträffande trafikstillstånd, nämligen att rörelsen funnes behövlig och lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma, samt att bil icke finge i rörelse av förevarande slag tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrkte sig vara innehavare av körkort.

Trafikutredningens motivering återfinnes å sid. 210 och 211 i betänkandet.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* upptogs i § 39 de av trafikutredningen föreslagna stadgandena med ett par mindre, formella jämkningar. Föredragande departementschefen yttrade sig ej om den närmare innebörden av ifrågavarande paragraf.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har i skrivelser till 1936 års trafikutredning den 12 juli och 22 december 1937 samt den 20 april och 6 maj 1938 överlämnat bland annat vissa till länsstyrelsen inkomna framställningar från sammanslutningar av trafikutövare angående åtgärder för begränsning av uthyrningsrörelsen. För egen del har länsstyrelsen uttalat, att länsstyrelsen, som vid behandling av ansökningar om tillstånd till yrkesmässig uthyrningsrörelse författningsenligt icke ägde ingå i prövning av behovet för orten av den ifrågasatta rörelsen, kunde vitsorda, att väsentliga olägenheter visat sig förbundna med uthyrningsrörelsen. En revision av lagstiftningen på området syntes därför erforderlig. Länsstyrelsen hade för bekämpande av vissa i samband med denna rörelse stående missförhållanden reviderat sitt formulär till tillståndsbevis av ifrågavarande slag. I ett av länsstyrelsen bifogat formulär till tillståndsbevis ålägges tillståndshavaren bland annat att tillse, att bil icke lämnas till annan person än sådan, som innehar körkort för bil och jämväl i övrigt må anses lämplig att föra sådant fordon. Enligt länsstyrelsens mening kunde det ifrågasättas bland annat, huruvida icke vissa kvalifikationer borde bestämmas för den, till vilken bil finge uthyras.

Sveriges trafikbilägares riksförbund och *Sveriges droskbilägares riksförbund* ha i skrivelse den 9 september 1937 till 1936 års trafikutredning hemställt, att utredningen måtte föreslå förbud mot uthyrningsrörelse. I skrivelsen anföres bland annat:

De hittills införda restriktionerna för uthyrningsrörelsen, såsom tillstånd för den, som bedriver dylik verksamhet, besiktningstvang halvårsvis och skyldighet för den, som hyr bil, att uppvisa körkort m. m., ha såsom säkerhetsåtgärder visat sig vara i det närmaste verkningslösa. Uthyrningsbilarna sprida alltjämt död och förödelse omkring sig, var de fara fram. Förutom att, som vi tidigare framhållit, innehav av körkort icke utgör någon garanti för skicklighet och vana att köra bil, så elimineras det säkerhetsmomentet man avsett att vinna genom bestämmelsen att den, som hyr bil skall uppvisa körkort än ytterligare därav, att någon garanti för att icke denne överlåter förandet av bilen till en fullständigt okunnig person aldrig kan uppnås. Enda sättet att få slut på de olidliga förhållanden uthyrningsrörelsen framskapat här i landet beträffande trafik-säkerheten på vägar och gator är därför att helt förbjuda densamma.

En annan för det allmänna kanske mindre betydelsefull men för oss som näringsutövare dock synnerligen besvärande olägenhet uthyrningsrörelsen medför, är den yrkesmässiga smygtrafik, som genom densamma bedrives av såväl uthyrningsrörelsens innehavare själva som deras bulvaner. Det är sålunda mycket vanligt, att en person, som innehar körkort, åtager sig att mot betalning utföra körning för enskilda personer eller större sällskap, varvid en uthyrningsbil förhyres för uppdragets utförande. Eller också tillgår det så, att innehavaren av en uthyrningsrörelse åtager sig att utföra körning åt någon, som ej själv kan eller vill köra bilen. Han anmodar då någon av honom känd körkortsinnehavare att mot särskild ersättning ställa sig som hyresman och utföra körningen ifråga. På så sätt utövas av mindre samvetsgranna innehavare av uthyrningsrörelse en maskerad med yrkesmässig persontrafik fullt likställd verksamhet, som dels är olaglig och dels är till stort ekonomiskt förfång för dem, som med laglig rätt ha utövat av dylik trafik till yrke och näring.

Det är många och i vissa fall de kanske mest givande uppdragen de legitima trafikutövarna genom de på här angivet sätt praktiserade metoderna för yrkesmässig smygtrafik gå miste om.

Kungl. Maj:t har den 7 augusti 1937 till 1936 års trafikutredning överlämnat en till Kungl. Maj:t inkommen skrift av *H. E. Ström* i Göteborg, vilken bedriver uthyrningsrörelse. I skriften framhålls, att uthyrningsrörelsen är av stor betydelse för allmänheten.

I syfte att få ifrågavarande spörsmål bättre belysta har 1936 års trafikutredning i rundskrivelse den 19 augusti 1938 till överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser anhållit om vissa uppgifter och upplysningar rörande yrkesmässig uthyrning av bil. I denna skrivelse, vari redogjorts för gällande bestämmelser om uthyrningsrörelse samt vad propositionen nr 161 till 1936 års riksdag i sådant hänseende innehållit, har utredningen till en början begärt vissa uppgifter om uthyrningsrörelsens omfattning samt anhållit om upplysning, huruvida sådan rörelse inom myndigheternas förvaltningsområden föranlett olägenheter av något slag, såsom exempelvis hög olycksfrekvens eller olaga yrkesmässig trafik. Myndigheterna ha vidare tillfrågats, huruvida enligt deras mening uthyrningsrörelsen borde förbjudas i fråga om personbilar eller lastbilar eller bådadera. Därest denna fråga helt

eller delvis besvarades nekande, önskade trafikutredningen besked, huruvida myndigheterna ansåge behov föreligga av rättslig reglering av uthyrningsrörelsen utöver eller i stället för gällande bestämmelser eller förslaget i § 39 i propositionen, varvid utredningen framförde tanken på att upptaga föreskrifter om företrädesrätt för innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik att få bedriva uthyrningsrörelse, krav på viss minimiålder — exempelvis 21 år — för förare av uthyrningsbil och styrkt erfarenhet i fråga om bilkörning utöver innehav av körkort, skyldighet för tillståndshavare att genom särskild skylt utmärka bils karaktär av uthyrningsbil samt att föra anteckningar över verkställda uthyrningar.

Yttranden hava inkommit från samtliga tillfrågade myndigheter. Vid vissa av de inkomna utlåtandena ha fogats yttranden jämväl från polismyndigheter.

De statistiska uppgifterna ha sammanförts till en tablå, vilken återges nedan.

Beträffande frågan huruvida *uthyrningsrörelsen föranlett olägenheter* av något slag ha överståthållarämbetet och elva länsstyrelser (i Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Blekinge, Hallands, Skaraborgs, Värmlands, Gävleborgs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län) samt vissa av de polismyndigheter, som yttrat sig i ärendet, uppgivit, att de icke erfarit några olägenheter av uthyrningsrörelsen.

Tre länsstyrelser (i Gotlands, Älvsborgs och Jämtlands län) ha förklarat sig sakna erfarenhet rörande uthyrningsrörelse med bilar och ha därför icke kunnat besvara nämnda fråga.

Åtskilliga länsstyrelser och polismyndigheter ha emellertid funnit, att den yrkesmässiga biluthyrningsrörelsen medfört olägenheter av olika slag.

Framför allt har därvid framhållits den *fara för trafiksäkerheten*, som föranleddes av att bilar — såsom ofta skedde — uthyrdes till personer, som nyligen erhållit körkort eller under längre tid ej fört bil och sålunda icke ägde nödig körvana, eller till personer, som på grund av sin ungdom eller eljest saknade erforderlig omdömesförmåga eller ansvarskänsla. Dylika förhållanden ha påpekats av överståthållarämbetet och åtta länsstyrelser (i Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Kristianstads, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Västmanlands och Kopparbergs län) ävensom av andre polisintendenten i Stockholm. Länsstyrelsen i Västmanlands län har uppmärksammat faran av att förare vore ovan vid fordon av den förhryda bilens typ. Överståthållarämbetet och länsstyrelsen i Östergötlands län ha uppgivit, att det förekommit, att uthyrningsbilar varit bristfälliga. Med ett undantag ha samtliga nämnda länsstyrelser ävensom åtskilliga polismyndigheter uttalat, att förseelser och olyckor inträffat med förhryda bilar, samt att anledningen till olyckorna ofta varit något av ovan angivna för-

Uthyrningsrörelsens omfattning den 1 juli 1938.

Tillståndsgivande myndighet	Innehavare av tillstånd till uthyrningsrörelse med				I uthyrningsrörelse godkända			
	personbil	därav utöväre av yrkesmässig trafik	lastbil	därav utöväre av yrkesmässig trafik	personbilar	därav godkända för utöväre av yrkesmässig trafik	lastbilar	därav godkända för utöväre av yrkesmässig trafik
Överståthållarämbetet	37	1	—	—	77	1	—	—
<i>Länsstyrelsen i:</i>								
Stockholms län	5	0	—	—	7	0	—	—
Uppsala län	2	2	—	—	2	2	—	—
Södermanlands län	11	3	1	1	21	3	1	1
Östergötlands län	23	3	9	9	47	12	9	8
Jönköpings län	10	5	2	2	9	5	3	3
Kronobergs län	3 ¹	3	2	1	3	3	3	2
Kalmar län	7	1	—	—	9	1	—	—
Gotlands län	—	—	—	—	—	—	—	—
Blekinge län	10	1	—	—	6	1	—	—
Kristianstads län	25	9	—	—	37	9	—	—
Malmöhus län	50	0	1	0	120	0	11	0
Hallands län	6	3	—	—	6	2	—	—
Göteborgs och Bohus län ..	33	1	—	—	51	1	—	—
Älvsborgs län	—	—	1 ²	0	—	—	1	0
Skaraborgs län	7	4	1	1	12	5	3	3
Värmlands län	4 ³	0	—	—	4	0	—	—
Örebro län	3	1	—	—	5	1	—	—
Västmanlands län	9	3	—	—	19	4	—	—
Kopparbergs län	5	—	—	—	8	—	—	—
Gävleborgs län	4	2	—	—	4	2	—	—
Västernorrlands län	1	0	—	—	1	0	—	—
Jämtlands län	1 ⁴	0	—	—	—	—	—	—
Västerbottens län	2	2	—	—	3	3	—	—
Norrbottnens län	3	2	—	—	3	2	—	—
Summa	261	46	17	14	454	57	31	17

¹ Ytterligare ett tillstånd meddelat (25/6 38). Beslutet överklagat. Ingen bil godkänd för denna rörelse före 1/7 38.

² Tillståndet gäller endast för uthyrning till viss vägstyrelse.

³ Därav en delägare i företag, som driver linje- och länstrafik.

⁴ Tillståndet torde komma att återkallas.

hållanden. Från flera håll har därvid särskilt erinrats om de olyckor, som ägt rum under nöjesresor, som företagits av ungdom.

Såsom en annan olägenhet av den yrkesmässiga biluthyrningsrörelsen ha tre länsstyrelser (i Östergötlands och Kristianstads och Kopparbergs län)

framhållit, att sådan rörelse syntes ha varit till förfång för *den yrkesmässiga biltrafiken*. Fyra länsstyrelser (i Älvsborgs, Värmlands, Västmanlands och Jämtlands län) ha uttalat farhågor för att uthyrningsrörelse kan komma att konkurrera med den yrkesmässiga trafiken.

Två länsstyrelser (i Malmöhus och Örebro län) ha därjämte uppgivit, att det förekommit, att innehavare av uthyrningsrörelse *i samband med uthyrning av bil tillhandahållit eller erbjudit sig anskaffa jämväl förare*, varigenom bestämmelserna om yrkesmässig biltrafik syntes ha blivit kringgångna.

Några länsstyrelser ävensom åtskilliga polismyndigheter, särskilt inom Östergötlands län, ha uttalat sig om *behovet av uthyrningsrörelse*. Sålunda ha sex länsstyrelser (i Stockholms, Östergötlands, Jönköpings, Skaraborgs, Västmanlands och Gävleborgs län) samt en poliskammare och två magistrater (i Norrköping, Motala och Linköping) framhållit, att yrkesmässig uthyrning finge anses fylla ett visst behov såväl i fråga om personbilar som lastbilar. Även länsstyrelsen i Södermanlands län synes hysa en sådan uppfattning. Länsstyrelsen i Västmanlands län har påpekat, att särskilt städernas befolkning genom uthyrningsrörelsen erhållit ökade möjligheter att med minskade kostnader och större frihet företaga affärsresor, utflykter o. dyl. Behovet av uthyrningsbilar hade emellertid syntts länsstyrelsen avsevärt mindre beträffande lastbilar än personbilar.

Fem länsstyrelser (i Kronobergs, Kalmar, Göteborgs och Bohus, Örebro och Kopparbergs län) ävensom andre polisintendenten i Stockholm och poliskammaren i Karlskrona ha funnit visst behov av uthyrningsrörelse förefinnas i fråga om personbilar men ha bestritt eller åtminstone ansett ovisst, huruvida behov av uthyrning av lastbilar föreligger. Av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har framhållits, att det vore av betydelse att äga tillgång till uthyrningsbilar exempelvis för handelsresande, som behövde använda bil allenast under en kortare del av året, samt för turister, som önskade färdas i vårt land utan att medföra egen bil, vilket senare särskilt vore fallet med turister från U. S. A. av svensk härkomst på tillfälligt besök i hemlandet. Poliskammaren i Karlskrona har i detta sammanhang anført, att inemot hälften av de personer, som i staden förhyrde bil utan förare, gjorde detta omedelbart eller kort efter förvärvet av körkort, uppenbarligen i avsikt att vinna ökad erfarenhet i körning av bil. Detta ändamål måste anses lofvärdt, varför bestämmelser, som betoge vederbörande denna möjlighet, icke syntes lämpliga. Länsstyrelsen i Blekinge län har påpekat, att det inom länet rådde brist på uthyrningsbilar samt att detta förhållande givit anledning till olaga uthyrningsrörelse. Jämväl länsstyrelsen i Örebro län har framhållit, att det förekommit, att bilägare uthyrt bilar utan att vara därtill berättigade.

Länsstyrelserna i Kristianstads och Värmlands län ha uttalat, att de ej alls eller endast i obetydlig mån förmärkt något behov av uthyrning av vare sig personbilar eller lastbilar.

Vad angår frågan, huruvida *yrkesmässig uthyrning av personbilar eller lastbilar bör tillåtas eller förbjudas*, ha sju länsstyrelser (i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Blekinge, Hallands, Göteborgs och Bohus, Skaraborgs, Örebro, Västmanlands, Gävleborgs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län) samt andre polisintendenten i Stockholm ansett uthyrning av personbilar icke böra förbjudas. Samtliga nu nämnda länsstyrelser utom sju (i Kronobergs, Kalmar, Blekinge, Hallands, Göteborgs och Bohus, Örebro och Västernorrlands län) ävensom omförmälde polisintendent har ansett det icke heller böra stadgas förbud mot uthyrning av lastbilar.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län har däremot ansett det lämpligast, att uthyrningsrörelse förbjödes med avseende å såväl person- som lastbilar. Länsstyrelsen i Kristianstads län har ifrågasatt, huruvida icke sådant förbud borde meddelas, och länsstyrelsen i Älvsborgs län har sagt sig förmoda, att uthyrningsrörelse utan större skada kunde förbjudas. Länsstyrelsen i Malmöhus län har ansett sig kunna föreslå förbud mot all uthyrning, beträffande lastbilar emellertid endast under förutsättning att förslaget om rätt till överflyttning av bilar från ett trafikområde till ett annat för tillgodoseende av ett tillfälligt behov komme att upptagas av utredningen. Länsstyrelsen i Gotlands län har ansett starka skäl kunna åberopas för ett förbud mot uthyrningsrörelse, åtminstone såvitt anginge personbilar. Fem länsstyrelser (i Kronobergs, Kalmar, Blekinge, Hallands och Örebro län) ha förmenat, att uthyrning av lastbilar borde förbjudas.

Vissa myndigheter ha ansett sig icke kunna uttala någon bestämd åsikt rörande frågan, huruvida uthyrningsrörelse bör helt eller delvis förbjudas.

Med avseende å *den rättsliga regleringen av uthyrningsrörelsen* ha länsstyrelserna i Västernorrlands och Norrbottens län såsom sin åsikt framhållit, att nu gällande bestämmelser vore tillfyllest.

Överståthållarämbetet och de flesta länsstyrelserna (i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Örebro, Västmanlands, Gävleborgs, Jämtlands och Västerbottens län) ha emellertid ansett, att uthyrningsrörelsen vore i behov av närmare reglering. I allmänhet ha stadgandena i § 39 i propositionen nr 161 till 1936 års riksdag befunnits lämpliga att läggas till grund för en lagstiftning i ämnet. Överståthållarämbetet har emellertid ansett sig icke kunna förorda föreskrifter om behovsprövning vid beviljande av tillstånd till uthyrningsrörelse, enär det vore omöjligt — framför allt i de större städerna — att tillförlitligen avgöra, huruvida behovet av uthyrningsfordon vore fyllt.

Åtskilliga länsstyrelser och polismyndigheter ha utöver föreskrifterna i propositionen föreslagit bestämmelser med syfte antingen att förebygga de förut omnämnda olägenheterna av uthyrningsrörelsen eller att underlätta kontrollen över densamma. Sålunda har länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län ansett uthyrningsrörelse framdeles böra *förbehållas utövare av yrkesmässig trafik*. Fyra länsstyrelser (i Hallands, Örebro, Gävleborgs och Jämtlands län) ävensom vissa polismyndigheter inom Östergötlands län ha förordat *företrädesrätt för innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik*. Enligt länsstyrelsen i Örebro län borde vid meddelande av tillstånd till uthyrning för sådan trafikutövare länsstyrelsen äga möjlighet att bestämma maximitaxa för uthyrningsrörelsen. Länsstyrelsen i Värmlands län har funnit innehavare av länstrafiktillstånd, eventuellt sammanslutning av sådana yrkesutövare, böra lämnas företrädesrätt. Även länsstyrelsen i Östergötlands län har ansett billighetsskäl tala för viss företrädesrätt, under förutsättning dock att för uthyrningsrörelsen användas andra bilar än dem, som vore avsedda för den yrkesmässiga trafiken. Andre polisintendenten i Stockholm har däremot funnit det icke föreligga någon anledning att tillerkänna innehavare av tillstånd till yrkesmässig biltrafik företräde att bedriva uthyrningsrörelse och har framhållit, att det kunde bli synnerligen svårt att kontrollera, att innehavare av dylika kombinerade tillstånd icke överträdde gränserna för respektive tillstånd. Två länsstyrelser (i Blekinge och Örebro län) ha uttalat, att, därest företrädesrätt ansåges böra stadgas, sådan rätt borde tillerkännas icke endast innehavare av yrkesmässig trafik utan jämväl *dem som bedreve yrkesmässig utbildning av bilförare*. Enligt vad länsstyrelsen i Stockholms län framhållit ägde samtliga personer, som innehade tillstånd till uthyrningsrörelse inom länet, rätt att hålla körskola. Länsstyrelsen, som vid beviljandet av tillstånd till uthyrningsrörelse tagit särskild hänsyn till sökandens kvalifikationer, hade förmenat, att person, som bedreve yrkesmässig utbildning av förare och under en längre tid utan anmärkning utövat sådan verksamhet, vore särskilt skickad att handhava uthyrningsrörelse.

Överståthållarämbetet och sex länsstyrelser (i Östergötlands, Kronobergs, Blekinge, Göteborgs och Bohus, Gävleborgs och Västerbottens län) samt åtskilliga polismyndigheter ha ansett att förbud borde stadgas mot uthyrande av bil till person, som icke uppnått viss *minimiålder*. Denna ålder har i de flesta fall förslagsvis satts till 21 år. Enligt länsstyrelsen i Jönköpings län kunde tanken på en *minimiålder* för förande av uthyrningsbil icke helt avvisas. Därest föreskrift därom meddelades, syntes emellertid denna ålder böra sättas högre än 21 år. En *minimiålder* av åtminstone 25 år har ifrågasatts av en landsfiskal inom Kopparbergs län. Länsstyrelsen i Värmlands län ävensom poliskammaren i Norrköping ha däremot ansett någon särskild *minimiålder* icke böra föreskrivas. Länsstyrelsen i Örebro län har

ansett föreskrift böra meddelas, att bil icke finge uthyras till omyndig utan förmyndarens samtycke.

För att i görligaste mån hindra uthyrning av bilar till ovana förare ha tre länsstyrelser (i Kronobergs, Hallands och Västerbottens län) samt några polismyndigheter ansett krav på *viss kompetens utöver innehav av körkort* böra uppställas beträffande förare av förhyrd bil. Landsfogden i Kalmar län har, med framhållande av svårigheten att finna något lämpligt sätt att styrka erfarenhet i fråga om bilkörning, ansett den utvägen tänkbar, att vederbörande ålades förete ett av två över 30 år gamla körkortsinnehavare underskrivet intyg, att vederbörande vore van bilförare. En landsfiskal har föreslagit, att förare av uthyrningsbil skall vara innehavare av trafik kort. Sju länsstyrelser (i Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Göteborgs och Bohus, Örebro, Västmanlands och Jämtlands län) ävensom andre polisintendenten i Stockholm ha ansett sig icke kunna tillråda införande av bestämmelser om fordran å viss styrkt erfarenhet av bilkörning utöver innehav av körkort. Såsom skäl härför har anförts av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, att krav på styrkt erfarenhet i fråga om bilkörning antingen lätt kunde bliva betungande för den som ville begagna sig av uthyrningsbil och sålunda vara ägnat att minska användandet av uthyrningsbilar för fullt legitima behov eller också medföra, att konstaterandet av den särskilda förarkompetensen i alltför hög grad bleve en omdömesfråga med därav följande ojämnhet i tillämpningen, samt av länsstyrelsen i Östergötlands län, att det knappast kunde uppställas några garantier för att stadgade kvalifikationer med tillbörlig objektivitet och noggrannhet granskades av tillståndshavare. Sistnämnda länsstyrelse har emellertid ifrågasatt, huruvida icke i allt fall lämpligen kunde stadgas förbud mot att uthyra bil till den som — ehuru innehavare av körkort — skäligen kunde antagas sakna tillräcklig övning såsom bilförare. Länsstyrelsen i Värmlands län har förmenat, att innehav av körkort väl finge anses innebära, att vederbörande vore såväl lämplig som kompetent att föra bil och har sålunda funnit särskilda kompetensvillkor icke erforderliga. Emellertid har länsstyrelsen ansett förbud böra stadgas mot uthyrande av bil till person, som vore påverkad av spritdrycker. Länsstyrelsen i Jämtlands län har ansett krav på särskilda kvalifikationer hos förare av uthyrningsbil svårligen kunna uppställas genom generella bestämmelser och har påpekat, att det finge ankomma på uthyrningsrörelses innehavare — vilken givetvis hade ett utpräglat intresse av att hans bil icke ställdes till förfogande för personer, som kunde antagas handhava bilen ovarsamt — att för uthyrningen uppställa de villkor, han kunde finna påkallade för att minska sin risk. Länsstyrelsen i Örebro län har anført synpunkter, som nära överensstämma med vad länsstyrelsen i Jämtlands län sålunda yttrat, samt tillagt, att, därest fordonsägare upprepade gånger underlåtit att före uthyrningen undersöka vederbörandes

kompetens, fordonsägaren finge anses olämplig att handhava uthyrningsrörelse, varför tillståndet kunde återkallas.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har i detta sammanhang framhållit, att uthyrningsbilar icke borde vara helförsäkrade utan att bilägaren lämpligen borde stå någon självrisk, förslagsvis 200 kronor.

Åtskilliga länsstyrelser och polismyndigheter ha förordat föreskrifter med ändamål att skapa *garantier för att i uthyrningsrörelse icke användas bilar av bristfällig beskaffenhet*. Sålunda har länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län bland annat ur denna synpunkt ansett det vara fördelaktigt, om för uthyrningsrörelse endast finge godkännas nya bilar. En landsfiskal har ansett föreskrift böra meddelas, att uthyrningsbil skulle vara i särskilt gott stånd. Vidare ha överståthållarämbetet och länsstyrelserna i Östergötlands och Värmlands län ävensom åtskilliga polismyndigheter funnit efterbesiktning av bilar i uthyrningsrörelse böra ske oftare än vad för närvarande är föreskrivet. För ernående av en förhöjning av materielens kvalitet har det vidare synts överståthållarämbetet nödvändigt att uppställa särskilda krav för fordonens godkännande.

Det kan i detta sammanhang anmärkas, att länsstyrelsen i Malmöhus län vid meddelande av tillstånd till uthyrningsrörelse i trafiksäkerhetens intresse föreskrivit, att sådan anordning skulle vidtagas med motorn å personbil i rörelsen, att bilen icke kunde framföras med högre hastighet än 60 kilometer i timmen. Det beslut, varigenom nämnda föreskrift meddelats, vore vid yttrandets avgivande beroende på Kungl. Maj:ts prövning.

För att underlätta kontrollen av uthyrningsrörelsen ha sex länsstyrelser (i Kronobergs, Göteborgs och Bohus, Örebro, Gävleborgs, Jämtlands och Västerbottens län) samt några polismyndigheter föreslagit föreskrift om att bil i sådan rörelse skall vara försedd med *skylt utmärkande bilens karaktär av uthyrningsbil*. Två länsstyrelser (i Östergötlands och Jönköpings län) ha ansett dylika bestämmelser icke böra meddelas. Överståthållarämbetet har biträtt ett förslag av andre polisintendenten, att föreskrifter borde meddelas om skyldighet att å uthyrningsbilar dels föra ett särskilt märke, utvisande att bilen godkänts för uthyrning, dels ock skylt rörande högsta tillåtna passagerarantal. Andre polisintendenten i Stockholm har i denna del anfört:

Vid meddelande av godkännande av automobiler för uthyrningsrörelse föreskriver överståthållarämbetet, att bilarna skola vara försedda med särskilt godkänningsmärke, anbragt inuti bilen å lämplig och lätt tillgänglig plats. Detta märke är av ungefär samma beskaffenhet och motsvarar de märken, som enligt för Stockholm gällande varuforslingsreglemente, hyrkuskreglemente och omnibusreglementet skola vara anbragta å lastautomobiler, hyrverksautomobiler och omnibusar i yrkesmässig trafik. Märket skall å lastautomobiler och omnibussar vara anbragt å vid vindrutans nedre vänstra hörn utifrån synlig plats, varemot beträffande hyrverksautomobiler det är tillräckligt, att märket

liksom beträffande uthyrningsbilarna är anbragt inuti bilen på lämplig och lätt tillgänglig plats. En allmän föreskrift om skyldighet att å uthyrningsbilar föra dylikt godkänningsmärke synes böra lagfästas, därvid det torde vara tillräckligt att märket anbringas på lämplig, lätt tillgänglig plats inuti bilen. Vid godkännande av uthyrningsbilar föreskriver överståthållarämbetet därjämte, att inuti bilen skall finnas anbragt anslag om det största antalet personer, som få befordras med bilen. En dylik bestämmelse finnes även införd i hyrkuskreglementet för Stockholm beträffande hyrverksautomobiler. Förefintligheten av ett dylikt anslag torde vara av ej ringa betydelse för förhindrande av en överbelastning av bilen.

Likaledes i kontrollsyfte ha överståthållarämbetet och tretton länsstyrelser (i Stockholms, Uppsala, Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs, Blekinge, Göteborgs och Bohus, Skaraborgs, Värmlands, Västmanlands, Gävleborgs, Jämtlands och Västerbottens län) ävensom åtskilliga polismyndigheter förordat bestämmelser om *skyldighet för utövare av uthyrningsrörelse att föra vissa anteckningar över verkställda uthyrningar*. Beträffande anteckningarnas innehåll har länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län föreslagit, att dessa skulle upptaga uppgifter om förarens namn, ålder och bostadsadress samt körkortets nummer och datum. Länsstyrelsen i Värmlands län har ansett anteckningarna böra avse — förutom förarens namn och hemvist och körkortets nummer — förarens yrke, bilens registreringsmärke, samt dag och tid för uthyrningen. Enligt poliskommissariens i Linköping åsikt borde anteckning verkställas rörande bilens registreringsnummer, förhyrarens namn och adress, förarens namn, nummer och datum å förarens körkort samt datum och klockslag för såväl bilens utlämnande som dess återlämnande. Länsstyrelsen i Västmanlands län och andre polisintendenten i Stockholm ha likaledes ansett anteckningar böra göras rörande förhyraren och dennes körkort. Länsstyrelsen i Östergötlands län och poliskommissarien i Linköping ha föreslagit, att anteckningarna skulle göras i särskild liggare. Av tre länsstyrelser (i Göteborgs och Bohus, Värmlands och Västerbottens län), andre polisintendenten i Stockholm och poliskommissarien i Linköping har framhållits, att anteckningarna på begäran borde hållas tillgängliga för polisman. Enligt länsstyrelsen i Värmlands län borde anteckningarna på begäran uppvisas även för besiktningsman. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län samt nämnde polisintendent ha tillika ansett, att anteckningarna borde förvaras under viss tid. Länsstyrelsen har därvid ifrågasatt minst två år och polisintendenten förslagsvis två år.

Länsstyrelsen i Örebro län har ansett föreskrift om skyldighet för tillståndshavare att föra anteckningar om uthyrningar icke vara erforderlig. För att polismyndigheten skulle erhålla en viss kontroll över hur rörelsen bedreves, har länsstyrelsen emellertid ifrågasatt föreskrift om skyldighet för tillståndshavare att till polismyndigheten anmäla varje fall av skada, som inträffat under det bilen varit uthyrd.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har slutligen förordat föreskrift, att tillstånd till uthyrningsrörelse skulle förfalla, därest tillståndshavare ej inom sex månader från tillståndets meddelande begagnade sig av tillståndet.

I åtskilliga främmande länders lagstiftningar har uthyrningsrörelsen blivit föremål för rättslig reglering.

I *Danmark* har detta spörsmål blivit föremål för en synnerligen ingående behandling. Enligt § 37 i 1927 års lag om motorfordon äger justitieministern utfärda bestämmelser om uthyrning av motorfordon utan förare för personbefordran. I justitiedepartementets kungörelse den 30 juni 1932 om motorfordon återfinnas i § 65 vissa stadganden om uthyrningsrörelse, av vilka följande — sedda mot myndigheternas svar återgivna yttranden såsom bakgrund — torde bära återgivnas:

Mom. 1. Intet motorfordon får uthyras utan förare för personbefordran, innan det efter anmälan till polisen och uppvisning för vederbörande besiktningssman godkänts för sådant bruk. — — — Dessa motorfordon skola efterbesiktigas minst en gång i kvartalet. — — —

Mom. 2. Ett utan förare uthyrt motorfordon för personbefordran får blott föras av person, som

1) själv är ägare av ett motorfordon eller som chaufför regelbundet för motorfordon eller

2) har fyllt 21 år och antingen har avlagt förarprov inom de sista 3 månaderna eller efter körkortets erhållande ofta och senast inom de sista 5 månaderna fört motorfordon.

Mom. 3. Hyresmannen får icke använda motorfordonet till personbefordran mot betalning eller hyra ut det eller över huvud taget överlåta åt andra att föra det. Det är dock tillåtet att låta fordonet föras av en hos uthyraren skriftligen angiven person, som är i tjänst hos hyresmannen och som uppfyller de i mom. 2 angivna förutsättningarna.

Mom. 4. Uthyraren skall före uthyrningen tillse, att hyresmannen eller den, som med stöd av mom. 3 eventuellt skall föra fordonet, har ett för ifrågavarande fordon gällande körkort och uppfyller de i mom. 2 angivna förutsättningarna. Därest hyresmannen påstår sig uppfylla de i mom. 2 1) stadgade villkoren, skall uthyraren begära att få se ett på hyresmannens namn lydande registreringsbevis eller ett intyg från hans arbetsgivare, att han som chaufför regelbundet för motorfordon. Påstår hyresmannen sig uppfylla de i mom. 2 2) angivna villkoren, skall uthyraren, såvitt hyresmannens ålder icke framgår av körkortet, begära att få se dops- eller födelseattest; har hyresmannen avlagt förarprov för mer än 3 månader sedan, skall uthyraren begära en skriftlig förklaring på heder och samvete, att hyresmannen, sedan han fått körkort, ofta har fört motorfordon, samt ett skriftligt besked, när hyresmannen senast fört motorfordon.

Mom. 5. Uthyrare skall tillse, att av hyresmannen för varje motorfordon göres en kontant deposition på minst 30 kronor. Denna deposition, som skall göras, oavsett om uthyraren skulle stå i gäldsförhållande till hyresmannen, får ej återbetalas, med mindre hyresmannen efter hyresförhållandets upphörande avgiver en skriftlig förklaring, att han icke vid användandet av fordonet vållat skada på tredje mans person eller egendom.

Mom. 7. Uthyrare av sådana motorfordon skall föra ett av polisen godkänt protokoll över verkställda uthyrningar. Protokollet skall innehålla uppgift om

hyresmannens fullständiga namn, ställning, adress och ålder, motorfordonets länsbokstav (Kendingsbogstav) och nummer, tiden för hyresförhållandets början och slut med angivande av datum och klockslag samt datum och plats för utfärdandet av det av hyresmannen uppvisade körkortet. Vidare skall protokollet innehålla upplysning om hyresmannens bevis för att han uppfyller villkoren, jämför mom. 4. Polisen äger kräva, att ytterligare uppgifter antecknas i protokollet.

1936 års trafikutredning.

Trafikutredningen har vid sitt övervägande av de olika spörsmål, som röra uthyrningsrörelsen, i åtskilliga hänseenden kommit till annat resultat än vad som för närvarande stadgas eller i propositionen föreslagits.

Trafikutredningen har ingående dryftat frågan, huruvida uthyrningsrörelsen borde helt eller delvis förbjudas. Vad först angår den yrkesmässiga uthyrningen av personbil måste denna på många håll anses fylla ett verkligt behov såsom exempelvis för handelsresande och vid turist- eller semesterresor. En väsentlig förutsättning för färd med bil torde i dessa fall vara, att vederbörande kan utnyttja sin egen arbetskraft och därigenom nedbringa kostnaderna. I vilken utsträckning dessa körningar skulle komma den yrkesmässiga trafiken till godo, därest uthyrningsrörelsen förbjödes, är givetvis svårt att avgöra. Sannolikt skulle så ej bliva fallet i någon större omfattning. Av representanter för uthyrningsrörelsen har för trafikutredningen uppgivits, att en ganska betydande del av biluthyrningen skedde till bilägare, vilka av någon anledning varit förhindrade att begagna sina egna vagnar. Då uthyrning av personbil måste anses fylla ett verkligt behov, har utredningen ansett sig icke kunna förorda förbud mot sådan uthyrningsrörelse. Utredningen har emellertid funnit denna form av uthyrningsrörelse böra underkastas en betydligt strängare reglering än vad för närvarande är fallet.

Vad därefter angår den yrkesmässiga uthyrningen av lastbil framgår av de av länsstyrelserna lämnade uppgifterna, att dylik uthyrning förekommer i tämligen ringa utsträckning. Enligt trafikutredningens uppfattning torde det knappast föreligga något behov av sådan uthyrning. Det synes utredningen riktigast, att allmänhetens behov av lastbiltransporter, som icke verkställas med egna vagnar, tillgodoses av den yrkesmässiga trafikens män. Trafikutredningen anser följaktligen, att yrkesmässig uthyrning av lastbil ej längre bör tillåtas. Även uthyrning av släpfordon torde böra förbjudas. Då förordningen föreslås träda i kraft först den 1 juli 1940, torde någon särskild avvecklingstid utöver nämnda tidpunkt icke behöva medgivas.

Enligt utredningens mening kunna de för yrkesmässig trafik föreslagna bestämmelserna i avsevärd utsträckning tjäna som förebild vid regleringen av den yrkesmässiga uthyrningen av personbil.

Vid tolkningen av begreppet »yrkesmässig» uthyrning torde de riktlinjer,

som i motiveringen till § 1 angivits i fråga om »yrkesmässig» trafik, utgöra vägledning. Sålunda bör enligt trafikutredningens mening tillfällig uthyrning av personbil mot en ersättning, som ej alls eller endast i obetydlig mån överstiger driftkostnaden, falla utanför förevarande paragraf (jämför Sv. J. T. 1938 Ref. sid. 22).

I trafikutredningens förslag har i huvudsaklig överensstämmelse med föreskrifterna om den yrkesmässiga trafiken bestämmelser upptagits rörande ansöknings- och remissförfarandet, tillstånds giltighetstid, överlåtelse av tillstånd, rättsförhållandena vid tillståndshavares död och konkurs, återkallelse och indragning av tillstånd samt varning, delgivning och kungörelse av vissa beslut samt skyldighet att föra förteckning över tillståndshavare och godkända bilar. I nu angivna hänseenden innebär trafikutredningens förslag huvudsakligen tillägg till gällande bestämmelser och förslaget i propositionen.

Enligt trafikutredningens mening bör i överensstämmelse med propositionen behovsprövning föreskrivas. Utan stöd av stadgande härom ha för övrigt redan för närvarande vissa tillståndsmyndigheter meddelat tillstånd endast därest ett behov av uthyrningsrörelse ansetts förefinnas.

Trafikutredningen har ansett övervägande skäl tala för att utövare av yrkesmässig trafik för personbefordran eller sammanslutning av sådana skola, därest förhållandena icke till annat föranleda, erhålla företrädesrätt till tillstånd att bedriva uthyrningsrörelse. Däremot har utredningen icke ansett sig böra förorda någon dylik prioritetsrätt för innehavare av körskola, vilket från vissa håll ifrågasatts.

Av viss länsstyrelse har framförts förslaget, att tillstånd till uthyrningsrörelse skall förfalla, därest tillståndshavaren ej inom sex månader från tillståndets meddelande begagnat sig av tillståndet. En dylik generell föreskrift har utredningen ansett sig icke kunna förorda. Då en tillståndshavare underlåter att begagna sig av sitt tillstånd, bör detta givetvis vara en anledning för den tillståndsgivande myndigheten att med hänsyn till samtliga föreliggande omständigheter taga under övervägande, huruvida tillståndet bör återkallas.

Trafikutredningen har ansett sig böra föreslå, att uthyrningsbil skall föra dels skylt eller märke, som anger bilens karaktär av uthyrningsbil, dels ock anslag om det högsta antal passagerare, som må befordras med bilen. Det torde böra ankomma på Konungen eller den myndighet Konungen förordnar att utfärda erforderliga bestämmelser om beskaffenheten av skylt, märke och anslag, varom här är fråga. Skylten, märket och anslaget torde böra placeras inuti bilen å lämplig plats, skylten eller märket förslagsvis intill namnskylten. Syftet med ifrågavarande föreskrift är givetvis, att bilens karaktär och kapacitet skall på ett enkelt och tydligt sätt klargöras för dem, som färdas med bilen, samt för kontrollerande organ.

I överensstämmelse med gällande bestämmelser och förslaget i propositionen torde böra stadgas, att efterbesiktning skall äga rum varje halvår. Från olika håll har ifrågasatts, att perioden för efterbesiktningen skulle bestämmas till en kortare tidrymd, men utredningen har icke funnit tillräckliga skäl för avvikelse från vad som redan gäller i detta hänseende. Ej heller i övrigt har utredningen ansett sig böra förorda några särskilda föreskrifter om beskaffenheten av eller tillsyn över fordon, som användas i uthyrningsrörelse.

Enligt trafikutredningens mening bör förhyrd bil icke få föras av någon, som ej uppnått 21 års ålder, och bil bör därför i uthyrningsrörelse icke få tillhandahållas annan än den som visar sig hava uppnått nämnda ålder. Enligt Kungl. kungörelsen den 19 februari 1937 skall körkort utfärdas i överensstämmelse med ett vid kungörelsen fogat formulär, enligt vilket å körkortet skall anbringas körkortshavarens fotografi samt uppgift lämnas om dennes födelsedata. Innehavare av uthyrningsrörelse kan sålunda genom att begära att få se en beställares körkort förvissa sig om att denne är berättigad att föra uthyrningsbil.

Det är givetvis av vikt ur trafiksäkerhetssynpunkt, att uthyrningsbil icke kommer i händerna på ovana eller eljest okvalificerade förare. Trafikutredningen har emellertid icke funnit lämpligt att uppställa några särskilda krav på dokumenterad körskicklighet utöver innehavet av körkort. Enligt utredningens mening bör i tillståndsbeviset föreskrivas skyldighet för tillståndshavare att lämna hyresmannen en skriftlig erinran om att uthyrningsbilen ej må föras av annan än den som har körkort och fyllt 21 år samt om påföljden för överträdelse av denna föreskrift.

Det har kommit till trafikutredningens kännedom, att i åtskilliga fall för förändret av förhyrd bil anställts särskild person mot ersättning. Härvid föreligger ej formellt yrkesmässig trafik, då bilen och föraren ej samtidigt och från samma håll tillhandahålles allmänheten. Det torde knappast kunna bestridas, att i sådana fall en ren konkurrens med den yrkesmässiga trafiken oftast kommer till stånd. Syftet med ett dylikt arrangemang är i allmänhet att nedbringa kostnaderna i jämförelse med de taxor, som tillämpas för den yrkesmässiga trafiken. Enligt trafikutredningens mening bör ett sådant förfarande förhindras, och utredningen har därför i förevarande paragraf upptagit stadgandet, att förhyrd bil icke må föras av någon särskilt för detta ändamål mot ersättning anlitad person. Trafikutredningen har emellertid med hänsyn till trafiksäkerheten ansett sig böra föreslå en uppmykning av detta förbud för att möjliggöra s. k. billotsning i städer och tätare bebyggda samhällen.

Därest den som förhyr bil sedan tillhandahåller allmänheten densamma mot ersättning, föreligger givetvis yrkesmässig trafik.

Enligt utredningens mening bör vidare föreskrivas skyldighet för till-

ståndshavare att föra anteckningar över verkställda uthyrningar och rörande rörelsen i övrigt i enlighet med de bestämmelser, som biltrafiknämnden eller tillståndsmyndigheten finna skäl meddela. Anteckningarna om de verkställda uthyrningarna synas böra innefatta uppgifter om bilens registreringsnummer, hyresmannens och avsedda förarens namn, yrke, hemvist, födelsedata och körkortsnummer samt datum och klockslag för såväl bilens utlämnande som dess återlämnande. Myndigheterna böra föreskriva, att ifrågavarande anteckningar skola av tillståndshavaren förvaras under viss tid, exempelvis två år. Allmänna grunder för uppställning av dylika anteckningar böra fastställas av biltrafiknämnden.

Från visst håll har ifrågasatts, att uthyrningsbil skulle förses med s. k. strypbricka, varigenom bilens maximihastighet kunde begränsas till visst kilometertal per timme. Utredningen har icke kunnat förorda något stadgande härom. Frågan om lämpligheten att använda strypbrickor torde böra ses i ett större sammanhang. Det bör sålunda erinras om vägtrafikstadgans bestämmelser om maximihastighet för vissa fordon, exempelvis lastbilar och omnibusar. Värdet av dylika strypbrickor ur trafiksäkerhetssynpunkt är ganska omtvistat. Det synes närmast böra ankomma på 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten att taga ställning till detta spörsmål.

Utredningen har icke funnit det vara av allmänna intressen tillräckligt motiverat att föreskriva skyldighet för den som hyr bil att hos tillståndshavaren deponera visst belopp. Det står givetvis tillståndshavaren fritt att av hyresmannen fordra säkerhet i anledning av hyresavtalet.

Utredningen har från överståthållarämbetet och länsstyrelserna infortrat de hos myndigheterna i allmänhet använda formulären till tillståndsresolutioner rörande yrkesmässig uthyrning av bil. Dessa formulär förete vid en jämförande granskning mycket stora olikheter med hänsyn till graden av utförlighet.

Enligt utredningens mening är det lämpligt, att ifrågavarande tillståndsresolutioner tämligen fylligt ange de skyldigheter, som åvila tillståndshavaren. Biltrafiknämnden torde böra verka för enhetlighet i förevarande hänseende, exempelvis genom att fastställa normalformulär.

Om förmedling av godstransporter.

§ 33.

(Jämför § 40 i propositionen nr 161/1936.)

I 1930 års motorfordonsförordning saknas bestämmelser om transportförmedling.

I propositionen nr 161 till 1936 års riksdag upptogs i § 40 vissa föreskrifter angående rörelse för förmedling av godstransporter med bil.

Denna paragraf, som av föredragande departementschefen icke närmare

motiverats, överensstämmer i stort sett med vad 1932 års trafikutredning i sitt år 1935 avgivna betänkande föreslagit. Paragrafen är enligt sin ordalydelse tillämplig å rörelse, varigenom någon yrkesmässigt åt allmänheten ombesörjer hopsamlande eller mottagande av gods för transport med automobil eller förmedling av anbud om utförande av godstransporter med automobil eller om tillhandahållande av gods för sådan transport. Sådan rörelse, vilken i förordningen benämnes *transportförmedling*, skulle få drivas endast efter tillstånd av vägtrafikmyndigheten eller, om rörelsen avsåge förmedling av transporter uteslutande å avstånd, som vore medgivet för närgodstrafik från ort, varest rörelsen skulle bedrivas, av länsstyrelse.

Skyldighet att söka tillstånd skulle dock icke gälla beträffande vissa förmedlingsformer, nämligen

1) transportförmedling, som utöfvare av yrkesmässig trafik 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 befördran 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 kg gods eller befraktning av mer än en automobil.

Om ansökningen avsåg tillstånd att förmedla regelbundna transporter på avstånd, som överstege det, på vilket närgodslinjetrafik finge utsträckas från den plats, där rörelsen bedrivs, eller att förmedla andra transporter på längre avstånd än vad för närgodstrafik med stationsort på nämnda plats vore medgivet, finge tillstånd medgivnas endast sådan företagare, som jämlikt § 16 erhållit tillstånd till fjärrgodstrafik, såframt sådan funnes och ansökt därom, eller ombud för sådan företagare. Transport ansågs vara regelbunden, därest den vanligen ägde rum en gång för kalendervecka eller oftare.

I samband med tillståndets meddelande skulle angivas de orter, till eller från vilka regelbundna transporter från eller till den ort, där rörelsen bedreves, finge äga rum. Därest ett tillstånd meddelades av länsstyrelse, skulle tillika angivas det område, inom vilket i rörelsen anordnade transporter med utgångspunkt från den ort, där rörelsen bedreves, finge utsträckas. Därvid skulle i tillämpliga delar gälla vad angående fastställande av närtrafikområde och närtrafikavstånd eller linjesträckning för närgodslinjetrafik vore stadgat.

I fråga om behandling av ansökan, tillstånds giltighetstid, rättsförhållandena vid tillståndshavares död, återkallelse av tillstånd m. m. skulle föreskrifterna om den yrkesmässiga trafiken i tillämpliga delar gälla.

Beträffande paragrafens närmare lydelse hänvisas till den vid detta betänkande fogade bilagan.

1932 års trafikutredning anförde rörande behovet av en reglering av transportförmedlingen bland annat (sid. 211 och 213):

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. godsförmedlingscentraler, automobilspeditionsaffärer eller endast under ett vanligt firmanamn. Särskilt för fjärtrafiken 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 godsförmedlingen upprättat kontrakt med yrkesutövare, innebärande förpliktelse för dessa att på bestämda tider eller på anmodan av den förre ställa sina bilar 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) . . .

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 bilar i stor skala, särskilt i fjärtrafik, än den enskilde trafikutövaren, som i regel förfogar över endast ett fåtal eller måhända en enda bil. Detta visar sig även därigenom att firmor av ifrågavarande slag särskilt i rikets största städer kommit att i realiteten bli de mest betydande fjärtrafikutövarna. Från vanliga utövare av yrkesmässig automobiltrafik skilja sig dessa firmor endast därigenom, att de bilar, med vilka rörelsen bedrivs, 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 arbetstidslagets 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 inlutit 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.

Rörande den närmare utformningen av förslaget uttalade sig utredningen å sid. 213—217 i betänkandet.

De av trafikutredningen föreslagna bestämmelserna om transportförmedling föranledde i allmänhet icke erinringar i yttrandena över utredningens betänkande. Länsstyrelsen i Malmöhus län har emellertid hemställt om förbud mot bedrivande av dylik rörelse.

Till 1936 års trafikutredning ha inkommit ett flertal framställningar, som beröra den yrkesmässiga transportförmedlingen.

Sålunda har *Sveriges bilgodsspeditörers förening* i skrivelser den 26 oktober 1936 och den 28 oktober 1937 framlagt vissa synpunkter på transportförmedlingen. I den senare framställningen, vari rekommenderats en serie av olika åtgärder, anföres bland annat:

Utredningen har sig säkerligen bekant, att det numera inom landet — bortsett från vissa smärre bilspeditionsföretag — egentligen endast finnes tvenne större organisationer inom fjärrtrafiken med lastbilar att räkna med, nämligen den som våra medlemmar under namn av Fallenius godstrafik-organisation bedriva och den som av Stockholms rederiaktiebolag Svea under namn av A.-B. »Sveriges» godsbilcentraler etablerats. I bådaddera fallen arbeta dessa organisationer redan med egna kontor på de större platserna och dessutom med fasta trafikombud å större trafikcentra.

Vi föreslå därför, att trafikutredningen i sitt kommande betänkande, i stället för att genom medverkandet till skapandet av en tredje organisation skärpa konkurrensen med de redan befintliga organisationerna för befraktandet av fjärrbilar inom Sverige, ville utforma sitt förslag så att denna konkurrens helt eliminerades. Detta skulle efter vårt förmenande bäst kunna ske genom att följande åtgärder vidtoges:

1. Organiserandet och utövandet av fjärrtrafiken med lastbilar borde läggas i händerna på ett efter respektive platser lämpligt avpassat antal utövare av organiserad fjärrtrafik, och bära därvid i första rummet redan befintliga företag, som efter prövning genom Kungl. Maj:ts försorg befunnits såväl ur ekonomisk som andra synpunkter hålla måttet, komma ifråga. Härvidlag är säkerligen tillfyllest, om sådana bilspeditörer tillsattes allenast på de större platserna, exempelvis i städer om minst 30 000 invånare.

2. Genom Kungl. Maj:ts försorg föranstaltas om utfärdande av minimitaxor för transporter i fjärrtrafik med lastbilar samtidigt med att motsvarande taxerättning åger rum beträffande såväl järnvägs- som kusttrafiken.

3. De för fjärtrafikens utövande godkända bilspeditörerna borde auktoriseras i enlighet med vad fallet redan är inom andra liknande verksamhetsgrenar, exempelvis skeppsklarerarekåren. Därigenom skulle från myndigheternas sida tillförlitlig kontroll kunna vinnas över att utfärdade taxor och föreskrifter bleve i vederbörlig ordning efterlevda . . .

4. På de mindre platserna, där trafikens omfattning icke erfordrade tillsättandet av särskilda auktoriserade bilspeditörer, skulle mycket väl ett samarbete mellan å de större närbelägna platserna befintliga bilspeditörer och eventuellt bildade ordercentraler kunna ordnas. Vi anse, att det är på detta område, som ett förtroendefullt samarbete mellan bilägarna och våra medlemmar skulle vara till stort gagn för trafikfrågans rätta lösande.

Sveriges bilgodstransportörers riksförbund, vartill — såsom tidigare framhållits — äro anslutna Göteborgs fjärråkareförening, Stockholms fjärråkareförening och Södra Sveriges fjärtrafikbilägareförening, hava i sin i detta betänkande förut omförmälda skrivelse den 30 juni 1938 förordat ett system med godscentraler för fjärtrafiken. Förbundet uttalar bland annat, att de redan förefintliga stora bilgodscentralerna för fjärtrafiken borde erhålla auktorisation inom det område, där de nu arbetade, och i angränsande områden, där filialer lämpligen borde inrättas.

För ett av *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* framfört förslag rörande åkerinäringens ekonomiska organisation, vilket förslag givetvis är av intresse även i detta sammanhang, har närmare redogjorts i anslutning till § 24.

I skrivelse den 6 september 1938 ha *A.-B. Svenska godsbilcentraler och Fallenius godstrafik, Göteborg, A.-B.* lämnat vissa uppgifter om arten och omfattningen av den av dem bedrivna förmedlingsverksamheten. I skrivelsen anföres bland annat:

Godsförmedling för yrkesmässig lastbilstrafik har vid flera av de företag, som äro anslutna till våra organisationer, bedrivits i över ett 10-tal år. Dessa företag arbetade under de första åren som ensamstående, lokala förmedlingsföretag mellan allmänheten och trafikbilägarna. Allteftersom trafiken utvecklades framväxte rent automatiskt behovet av samarbete mellan företag på olika platser. Då helt olika förhållanden i taxor, transportbestämmelser etc. trots samarbetet rådde på de skilda orterna, visade det sig nödvändigt att ena dessa företag i större organisationer för skapandet av enhetliga förhållanden och bestämmelser. Rörelsen fick nämligen alltmer karaktären av ett hela landet omfattande godsutbyte med samtrafik mellan de olika centralerna i likhet med vad fallet sedan länge varit mellan olika järnvägsförvaltningar och mellan samarbetande ångbåtslinjer. Härigenom möjliggjordes ett bättre tillgodoseende av allmänhetens ständigt växande krav på snabba och tillförlitliga varutransporter med motorfordon, samtidigt som de i trafiken engagerade åkarna kunde uppnå ett bättre utnyttjande av sitt material. Genom ständigt ökade transportuppdrag ha trafikanterna visat sig till fullo uppskatta de viktiga arrangemangen och genom det fastare samarbetet mellan centralerna samt därav följande bättre utnyttjande av lastbilstonnaget hava allt flera åkeriägare sökt och vunnit anslutning till den av våra organisationer bedrivna verksamheten. Denna omfattar nu ett intimt samarbete med flertalet i den långgående trafiken engagerade represen-

tativa åkerifirmor förfogande över ett cirka 600-tal i vissa fall för den långgående landsvägstrafiken specialbyggda vagnar. Detta samarbete har bland annat föranlett att taxenivån har kunnat stabiliseras och i ett stort antal fall höjas, trots den under senare år alltmera intensifierade konkurrensen från övriga trafikmedel. Dessa av våra företag verkställda frivilliga organisatoriska åtgärder, vilka redan åstadkommit ordning och reda, torde få anses så mycket mera anmärkningsvärda, som vi samtidigt haft och allt fortfarande ha att kämpa mot utanför våra organisationer i s. k. »vild fart» arbetande, fraktdumpande lastbilsrörelser. Dyliga bilar i vild fart minskas dock efter hand årligen genom vår verksamhet.

För att giva en ungefärlig bild av omfattningen av den av våra organisationer bedrivna verksamheten, kunna vi nämna, att inom densamma för närvarande finnas upprättade ett 60-tal centraler, spridda över större delen av landet. Den totala godsomsättningen vid dessa uppgick under år 1937 till 230 000 ton, motsvarande ett transportarbete av cirka 50 miljoner tonkm. Huvuddelen av detta transportarbete ligger å distanser över 100 km. Tack vare de åtgärder, som av oss vidtagits att gentemot trafikanterna lämna betryggande säkerhet för godsets omhändertagande och transport — bland annat genom ordnande av tidsenlig biltransportförsäkring — har, som ovan nämnts, förtroendet för vår verksamhet alltjämt stegrats. Den allmänhet, som bidragit till ovan nämnda stora godsomslutning, är att finna såväl bland de minsta godsavsändare som bland flertalet av landets största industrier och handelsfirmor. På det sociala området hava vi tagit initiativet till att i samförstånd med våra transportörer vidtaga anordningar för chaufförsbyte och reglering av arbetstiden.

Som framgår av ovanstående hava vi lyckats giva denna trafik en form av organisation, som under givna förhållanden torde få anses vara den bästa för berörda parter. Även de lokalbetonade åkareorganisationerna synas dela denna uppfattning, eftersom de i sitt till trafikutredningen ingivna organisationsförslag sökt anamma driftsformer, som vi under mångårig verksamhet utformat.

Ett stort antal av de trafikbilägare, som dels såsom intressenter och dels såsom rena transportörer deltaga i våra koncerners trafikarbete, hava som bekant nyligen sammanslutit sig i en självständig organisation, Sveriges bilgods-transportörers riksförbund. Denna riksförbund har de bästa förutsättningar att i samarbete med oss snabbt verka för en välbehövlig sanering av den fjärrtrafik, som f. n. ligger utanför våra organisationers verksamhet. Vid utformandet av det kommande lagförslaget anse vi därför ett studium och hänsynstagande till denna kategori yrkesutövers erfarenheter och intressen skäligt. Det torde i samband härmed böra beaktas att utvecklingen på detta område redan föregått lagstiftningen och att alltså för den trafikerande allmänheten högst allvarliga störningar på transportområdet kunna uppstå vid alltför kraftiga rubbningar i den bestående ordningen.

1936 års trafikutredning.

Frågan om den yrkesmässiga transportförmedlingen, som i gällande lagstiftning lämnats helt oreglerad, var föremål för stor uppmärksamhet hos 1932 års trafikutredning. Det av nämnda utredning förordade stadgandet upptogs i allt väsentligt i § 40 i propositionen. Här föreslogs, att yrkesmässig rörelse för förmedling av godstransporter skulle med vissa undan-

tag koncessioneras. Beträffande anordnandet av regelbundna transporter meddelades vissa särskilda föreskrifter.

Även hos 1936 års trafikutredning ha hithörande spörsmål varit föremål för ingående överbäganden. Enligt trafikutredningens mening kan viss reglering av transportförmedlingen icke undvaras. Med den utformning, linjetrafikbegreppet erhållit, torde det i varje fall vara nödvändigt att kräva tillstånd för rätten att organisera regelbundna transporter. Linjetrafikbegreppet tar sikte på den enskilde trafikutövaren. Om denne bedriver trafik mellan två orter med viss regelbundenhet, måste han äga tillstånd till linjetrafik. Ur det allmännas synpunkt är det givetvis den regelbundna trafiken som sådan, som måste bliva föremål för intresse i första hand.

Från denna utgångspunkt synes det uppenbart, att den transportförmedling, som resulterar i regelbundna transporter, icke kan lämnas obeaktad. Därest ett beställningskontor för fullgörandet av sina uppdrag anlitar endast ett fåtal trafikutövare, torde dessa i åtskilliga fall komma att verkställa transporter mellan två orter i sådan utsträckning, att deras trafik faller under linjetrafikbegreppet. Men om beställningskontoret anlitar ett större antal trafikutövare, kan den situationen uppkomma, att, ehuru beställningskontoret i verkligheten organiserar en regelbunden trafik mellan två platser, ingen av trafikutövarna i sin verksamhet når upp till den grad av regelbundenhet, som förordningen kräver för att linjetrafik skall anses föreligga.

Beställningskontoret erhåller sålunda genom att fördela körningarna på ett större eller mindre antal trafikutövare möjlighet att i viss mån disponera över linjetrafikbegreppet. Då organiserandet av beställningskontor från trafikutövarnas sida och även från annat håll bedrives i rask takt och transporterna i ökad utsträckning komma att förmedlas över dessa kontor, kan det befaras, att, därest transportförmedlingen icke i erforderlig utsträckning koncessioneras, den regelbundna trafiken mellan olika platser kan komma att i ej obetydlig omfattning undandragas den särskilda kontroll, man velat vinna genom föreskrifterna om linjetrafiken.

Med hänsyn till vad sålunda anförts har trafikutredningen funnit överbäggande skäl tala för att transportförmedling, som resulterar i regelbundna transporter mellan olika platser, närmare regleras i lagstiftningen.

I fråga om annan transportförmedling har trafikutredningen icke funnit tillräckliga skäl föreligga för lagstiftning härom. Det allmännas intresse att öva kontroll gör sig här icke med samma styrka gällande.

Då trafikutredningen sålunda i princip vill koncessionera förmedling av regelbundna godstransporter, har trafikutredningen i överensstämmelse med propositionen givetvis ansett sig böra undantaga transportförmedling, som utövare av yrkesmässig trafik bedriver allenast i den utsträck-

ning, som erfordras för trafik med bilar, som han erhållit tillstånd att använda i sin trafik. I detta fall ingår ju förmedlingen som ett normalt led i utöandet av den yrkesmässiga trafiken.

De i propositionen under mom. 2 punkterna 2 och 3 angivna undantagen rörande anordnande av uppsamlingsplatser vid hamnar eller järnvägsstationer samt beträffande transportförmedling, vilken drives allenast såsom underordnad del av handels- eller därmed jämförlig rörelse, har trafikutredningen icke upptagit i sitt förslag. Dessa slag av förmedlingsverksamhet torde i betydande utsträckning ändock falla utanför regleringen, som ju endast avser förmedling av regelbundna transporter. I den nämnda former av förmedling resultera i dylika regelbundna transporter, synas skäl icke föreligga att göra avsteg från den allmänna principen. I den utsträckning dessa förmedlingsformer kunna anses berättigade, torde tillstånd icke komma att vägras, varvid tillståndet, därest förhållandena därtill föranleda, kan begränsas i erforderlig omfattning.

I fråga om den transportförmedling, som sålunda anses böra närmare regleras i lagstiftningen, torde samma krav på regelbundenhet böra stadgas som ifråga om linjetrafik för godsbefordran, nämligen att transport vanligen äger rum minst två gånger i varje kalendervecka. Enligt propositionen skulle beträffande förmedling transport anses regelbunden, därest den vanligen ägde rum en gång för kalendervecka eller oftare.

Vidare torde bestämmelser böra upptagas, som motsvara de i § 3 i fråga om linjetrafik lämnade föreskrifterna rörande regelbundna transporter utslutande inom stad eller annat område eller å viss vägsträcka.

Enligt trafikutredningens uppfattning synes konsekvensen bjuda, att beslutanderätten i tillståndsfrågor av förevarande slag förlägges till statens biltrafiknämnd, vilken ju föreslås bliva tillståndsgivande myndighet i fråga om linjetrafik för godsbefordran.

Tillstånd bör givetvis lämnas endast om rörelsen är behöfvlig och i övrigt lämplig. Enligt utredningens mening bör tillstånd lämnas sammanslutningar av godstrafikutövare, därest förhållandena icke till annat föranleda, Någon dylik företrädesrätt hade icke föreslagits i propositionen. Denna hade emellertid genom annat stadgande förutsatt, att sådan sammanslutning skulle komma att få tillstånd till transportförmedling. Sålunda hade i § 31 i propositionen, vilket stadgande med vissa ändringar upptagits i § 24 i trafikutredningens förslag, stadgats skyldighet under vissa förutsättningar att ansluta sig till förening »för upprättande av beställningskontor». Ehuru trafikutredningen sålunda föreskrivit företrädesrätt för sammanslutningar av trafikutövare, vill utredningen framhålla, att skälig hänsyn givetvis bör tagas till de vid förordningens ikraftträdande redan bestående transportförmedlingsföretagen.

Beträffande sådan transportförmedling, varom här är fråga, böra bestämmelserna om linjetrafik för godsbefordran i tillämpliga delar få gälla.

Sålunda böra föreskrifterna om tidtabell och taxa få avseende å transportförmedling. Följaktligen bör ansökan innehålla uppgifter om den taxa samt i förekommande fall den tidtabell för befordringen, som önskas fastställd, och om huru verksamheten i övrigt skall anordnas och bedrivas (jämför § 6 mom. 2). Statens biltrafiknämnd bör, där så finnes lämpligt, i erforderlig omfattning fastställa tidtabell (jämför § 14). Biltrafiknämnden bör vidare bestämma maximitaxa för transportförmedlingen, innefattande ersättning även för själva transporten och icke endast för förmedlingen såsom sådan. Då särskilda förhållanden därtill föranleda, må biltrafiknämnden i överensstämmelse med vad som gäller för linjetrafik för godsbefordran fastställa fasta avgifter i stället för maximiavgifter (jämför § 29). Dessa taxor för transportförmedling torde i allmänhet icke behöva överstiga taxan för linjetrafik i likartade förbindelser. Visserligen medför självfallet transportförmedlingen vissa ökade kostnader, men dessa merutgifter torde i allmänhet till fullo kompenseras genom minskade transportkostnader, enär de bilar, som köra efter uppdrag från beställningskontor, väl i regel komma att bli bättre utnyttjade än andra bilar i yrkesmässig trafik. För övrigt torde maximitaxor i allmänhet bestämmas på sådant sätt, att de lämna en mycket tillfredsställande vinstmarginal åt trafikutövaren.

Innehavare av tillstånd till transportförmedling bör vidare vara pliktig att föra driftstatistik i enlighet med de föreskrifter, som biltrafiknämnden kan finna lämpligt meddela. Någon dylik skyldighet hade icke föreskrivits i propositionen.

I propositionen hade i mom. 6 stadgats, att gods finge i transportförmedling för befordran utlämnas endast till bil, som godkänts för yrkesmässig trafik. I § 41 mom. 2 hade stadgats straff för förseelse mot denna föreskrift. Enligt trafikutredningens mening kunna dessa bestämmelser undvaras. I tillståndsbeviset bör lämpligen utsägas, att gods får utlämnas endast till bil i yrkesmässig trafik. Bryter tillståndshavaren mot en dylik föreskrift, är han förfallen till ansvar enligt den allmänna bestämmelsen i § 34 mom. 2 i trafikutredningens förslag om straff för överträdelse av myndighets föreskrifter. Någon särskild straffbestämmelse för förare, som mottager gods från transportförmedling utan att vara berättigad att befordra godset, synes ej heller erforderlig.

Det torde för övrigt finnas anledning antaga, att innehavare av tillstånd till transportförmedling skall finna med sitt intresse förenligt att lojalt ställa sig till efterrättelse meddelade föreskrifter.

Tillstånd till transportförmedling bör kunna återkallas eller indragas på viss tid, då förhållandena därtill föranleda. I stället för sådan åtgärd bör varning kunna meddelas i överensstämmelse med vad som föreslagits i fråga om yrkesmässig trafik. Beslut om återkallelse, indragning eller varning föreslås skola genom biltrafiknämndens försorg delgivas den som avses med beslutet.

Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

§§ 34 och 35.

(Jämför 39, 40, 42 och 44 §§ i 1930 års M. F. samt §§ 41—43 i propositionen nr 161/1936.)

1932 års trafikutredning upptog i §§ 41—48 av sitt författningsförslag vissa föreskrifter med avseende å förordningens efterlevnad. Trafikutredningen ansåg (sid. 217) dessa bestämmelser icke behöva särskilt motiveras, då de i huvudsak överensstämde med gällande rätt.

I propositionen nr 161 till 1936 års riksdag återfinnas ifrågavarande föreskrifter under samma paragrafnummer i huvudsaklig överensstämmelse med trafikutredningens förslag. Dessa paragrafer blevo ej föremål för uttalande från föredragande departementschefens sida. Författningsförslaget i propositionen har fogats som bilaga vid detta betänkande.

Vid 1936 års riksdag framhölls i två motioner (I: 339 och II: 680) bland annat, att ansvarigheten i fråga om förseelser mot den ifrågasatta förordningen borde läggas på tillståndshavaren ensam, då överträdelsen begåtts som en följd av order eller kommendering, som tillståndshavaren eller dennes förtroendeman givit föraren.

Till 1936 års trafikutredning ha inkommit vissa framställningar, som röra straffbestämmelserna.

I skrivelse den 22 oktober 1937 hava *Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund* och *Sveriges trafikbilägares riksförbund* hemställt, att utredningen måtte föreslå, att ansvaret för överträdelse av motorfordonsförordningens bestämmelser rörande rätten att utöva yrkesmässig trafik avsevärt skärpes samt att »så klara bestämmelser införas, att polisen får rätt att omedelbart ingripa mot dem, som utöva dylik trafik». I skrivelsen, i vars syfte *Sveriges droskbilägares riksförbund* och *Sveriges omnibusägares riksförbund* instämt, framhålles bland annat, att åtskilliga personer, oaktat de ställts under åtal och ådömts böter, fortsätta en olaga trafik. Genom dylik otillåten trafik hade de verkliga trafikutövarna åsamkats stort avbräck i sin rörelse. Enligt förbundens mening borde myndigheterna ha befogenhet att förhindra fortsatt olaglig trafik.

I anslutning härtill må erinras om 21 § i 1936 års vägtrafikstadga, enligt vilken polisman äger rätt att förbjuda den, som kan antagas vara så påverkad av starka drycker, att han icke äger nödigt herravälde över sina handlingar, att föra bil, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra honom att föra bilen.

I skrivelse den 10 januari 1938 har *Svenska transportarbetareförbundet* utvecklat i huvudsak samma synpunkter på straffbestämmelserna som ovan nämnda motionärer vid 1936 års riksdag.

1936 års trafikutredning.

Det är givetvis nödvändigt att meddela vissa strafföreskrifter för att upprätthålla respekten för rättsregler, vilka syfta till att skapa ordning och reda inom den yrkesmässiga trafiken och vissa närstående verksamhetsgrenar.

Straffbestämmelserna i §§ 34 och 35 hava utformats på ett sådant sätt, att desamma i stor utsträckning inrymma möjlighet att straffa såväl trafikutövare som förare, om båda kunna anses ha felat. Därest en förare av trafikutövaren förmås att överträda en i förordningen eller tillståndet eller eljest lämnad föreskrift, kan den omständigheten, att föraren handlat efter trafikutövarens order, i allmänhet icke befria föraren från straff. I dylika fall måste dock en större skuldbörda många gånger anses åvila trafikutövaren. Åklagare och domstolar böra givetvis göra klart för sig vem som i en viss situation kan anses vara den huvudsakligen felande. Ett dylikt övervägande synes ofta böra leda till att trafikutövare, som förmått förare att bryta mot förordningen, straffas strängare än föraren, för vilken ej sällan förmildrande omständigheter torde kunna åberopas.

Trafikutredningen vill slutligen framhålla, att en trafikutövare, som sätter sig över bestämmelserna om den yrkesmässiga trafiken, givetvis löper den risken, att hans tillstånd återkallas.

I anledning av den ovan omförmälda framställningen av den 22 oktober 1937 från vissa sammanslutningar av trafikutövare rörande befogenhet för polismyndighet att förhindra olaglig trafik vill utredningen framhålla, att den mest rationella åtgärden för att hindra fortsättandet av en olaglig trafik torde vara, att polismyndigheterna tillerkändes rätt att beslagtaga fordon, som använts i trafiken. Utredningen har icke ansett sig kunna förorda en så ingripande bestämmelse. Utredningens förslag inrymmer goda möjligheter att komma till rätta med olaglig trafik. Sålunda skall fängelsestraff kunna ådömas för olaga yrkesmässig trafik under synnerligen försvårande omständigheter. För att bereda den lojala trafiken ett effektivt skydd och med hänsyn till svårigheterna att kontrollera en näring med så egenartade arbetsförhållanden som den yrkesmässiga trafiken är det nödvändigt, att myndigheterna med kraft ingripa mot den olagliga trafiken och utmäta kännbara straff.

Trafikutredningen, som funnit vissa erinringar kunna göras mot utformningen av strafföreskrifterna i propositionen, övergår härefter till en närmare redogörelse för de av utredningen föreslagna straffbestämmelserna.

För överskådlighetens skull skola dessa redovisas var för sig och därvid jämföras med motsvarande stadganden i propositionen och 1930 års motorfordonsförordning.

I § 41 mom. 1 i propositionen ha upptagits ett stort antal förseelser, för vilka »den felande» skulle straffas med dagsböter. I nämnda moment stadgas bland annat:

Utövar någon utan erforderligt tillstånd yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling,

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

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

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.

I momentet stadgas vidare straff bland annat för överträdelse av föreskrifterna i §§ 24 och 26 (trafikutövares rättigheter och beställningstrafik).

Häremot svarar 44 § 1 mom. i 1930 års förordning:

Utövar någon utan tillstånd yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller bedriver någon linje-, stads- eller länstrafik eller trafik med traktortåg, utan att vara berättigad till sådan trafik, varom fråga är, böte från och med femtio till och med femhundra kronor (numera dagsböter, minst 5).

Är på grund av särskild bestämmelse för viss ort obehörigt utövande av drosktrafik eller liknande rörelse belagt med ansvar, må ej sådan bestämmelse i förenämnda fall tillämpas.

Enligt 44 § 3 mom. jämfört med 25 § 4 mom. i 1930 års förordning bestraffas underlåtenhet att efter avslutad körning återföra bil till stationsort (böter 10: — — 500: —, numera dagsböter).

1936 års trafikutredning.

De i propositionen i denna del föreslagna bestämmelserna synas delvis täcka varandra. Enligt utredningens mening torde här avsedda fall kunna inbegripas under texten »Bedriver någon linje- eller beställningstrafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling utan att vara berättigad till sådan trafik eller rörelse, varom fråga är».

Denna text bör kunna avse exempelvis följande fall, nämligen *att* en person bedriver yrkesmässig trafik, uthyrningsrörelse för personbefordran eller förmedling av regelbundna godstransporter utan tillstånd över huvud taget eller bedriver yrkesmässig uthyrning av lastbil, *att* en utövare av beställ-

ningstrafik för godsbefordran bedriver linjetrafik eller överträder föreskrifterna om hämtnings- och returkörningsrätten (jämför N. J. A. 1937: 267), att en linjetrafikutövare bedriver sådan trafik å andra vägar eller mellan andra orter än tillståndet medger eller utövar beställningstrafik, att en innehavare av uthyrningsrörelse hyr ut bilar å annan ort än den där rörelsen må bedrivas, eller att innehavare av tillstånd till transportförmedling förmedlar regelbundna transporter mellan andra orter än vad tillståndet medger.

Förseelser mot §§ 21 och 22 i utredningens förslag skulle sålunda i allmänhet kunna bestraffas med stöd av det ifrågasatta stadgandet. Överträdelser av de i §§ 21 och 22 lämnade föreskrifterna, att bil skall efter avslutad körning utan onödigt dröjsmål återföras direkt till stationsorten samt att förare icke får för att erhålla beställning å körning uppställa eller kringföra bil utom stationsorten, torde icke falla in under detta stadgande. Dessa förseelser synas emellertid lämpligen böra behandlas i detta sammanhang, då i dylika fall många gånger förberedelser eller försök till olaga trafik föreligga. Utredningen har för att träffa berörda förseelser kompletterat det ovan förordade stadgandet.

Enligt utredningens mening synes straffet för olaga trafik böra skärpas på det sätt, att fängelse i högst sex månader skall kunna ådömas vid synnerligen försvärande omständigheter. Straffskärpningen är framför allt avsedd att tillämpas å upprepade förseelser eller olaga trafik i större omfattning, då förhållandena tyda på en direkt tredska från trafikutövarens sida att ställa sig till efterrättelse gällande föreskrifter.

I *propositionen* ha efter stadgandena om olaga trafik, uthyrningsrörelse och transportförmedling upptagits föreskrifter rörande åsidosättande av myndighets föreskrifter och beträffande fordrad betalning i strid mot fastställd taxa, motsvarande 44 § 3 mom. första stycket i 1930 års förordning (böter 10: — — 500: —, numera dagsböter).

1936 års trafikutredning.

Bestämmelsen om överträdelse av myndighets föreskrifter i propositionen synes böra ha fått sin plats efter en del andra straffbestämmelser i förvarande moment (jfr 1930 års förordning). Senare i momentet stadgas ju ansvar för överträdelse av myndighets föreskrifter i vissa särskilda hänseenden (taxa, arbetstid, turlista). Ifrågavarande stadganden ha upptagits i trafikutredningens förslag med annan placering.

I *propositionen* stadgas vidare:

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

De omnämnda författningsrummen avse följande spörsmål:

§ 16 (fjärrtrafik),

§§ 24 och 26 (vissa med tillstånd till persontrafik eller närgodstrafik förenade rättigheter och skyldigheter, bland annat förpliktelse att återföra bil till stationsort),

§ 27 (förbud mot kedjetransporter i vissa fall),

§§ 28 och 29 (fjärrgodstrafik),

§ 32 mom. 2 första stycket och § 39 mom. 6 första punkten (skyldighet att efterbesiktiga personbil och uthyrningsbil),

§ 32 mom. 5 första och andra stycket (skyldighet att föra taxameter och väglängdmätare).

Såsom jämförelse bör erinras om följande stadganden i 1930 års förordning:

44 § 3 mom. jämfört med 25 § 4 mom. (skyldighet att efter avslutad körning återföra bil till stationsort; böter 10: — — 500:—, numera dagsböter),

40 § 1 mom. jämfört med 27 § 5 mom. första stycket och 29 a § 4 mom. första stycket (skyldighet att efterbesiktiga personbil och uthyrningsbil; »den felande» straffas med böter 10: — — 500:—, numera dagsböter).

1936 års trafikutredning.

I trafikutredningens förslag hava straffbelagts förseelser mot § 25 mom. 2 första stycket (efterbesiktning av personbil) och mom. 4 första stycket (taxameter) samt § 32 mom. 6 första punkten (efterbesiktning av uthyrningsbil). Förseelser mot §§ 21 och 22, motsvarande §§ 24 och 26 i propositionen, behandlas i första momentet i utredningens förslag.

Det därefter följande stadgandet i propositionen om uraktlåtenhet att fullgöra den i § 30 föreskrivna transportplikten, som i 1930 års förordning motsvaras av 44 § 1 mom. tredje stycket jämfört med 25 § 2 mom. (böter 50: — — 500:—, numera dagsböter, minst 5), har upptagits i trafikutredningens förslag.

I *propositionen* stadgas ytterligare:

eller bryter innehavare av trafik tillstånd mot vad i § 35 (förares arbetstid) är stadgat eller mot föreskrift, som meddelats med stöd av samma §, eller använder han förare till arbete i strid mot vad i samma § eller i dylik föreskrift är stadgat.

Häremot svarar 44 § 3 mom. andra stycket i 1930 års förordning:

Till samma straff (böter 10: — — 500:—, numera dagsböter) vare den förfallen, som bryter mot — — — föreskrifterna i 27 § 7 mom. första stycket (förares arbetstid; i andra stycket sägs, att myndighet äger föreskriva ytterligare begränsning av arbetstiden).

1936 års trafikutredning.

Enligt propositionen skulle endast innehavaren av trafiktillstånd drabbas av ansvar för ifrågavarande förseelse. Med hänsyn till vikten ur trafik-säkerhetssynpunkt att upprätthålla föreskrifterna om förares arbetstid torde det få anses erforderligt att även ha möjlighet att låta anställd förare drabbas av ansvar, vilket det gällande straffstadgandet medger. Förevarande bestämmelse har jämkats i överensstämmelse härmed.

Hinder torde ej möta att i detta sammanhang stadga straff för överträdelse av myndighets föreskrifter rörande förares arbetstid, därest den allmänna föreskriften om straff för ohörsamhet mot sådana föreskrifter upptages senare i paragrafen.

I *propositionen* stadgas vidare ansvar för trafikutövares uraktlåtenhet att fullgöra honom enligt § 38 åliggande skyldighet (plikt att föra driftstatistik samt hålla densamma tillgänglig för granskning m. m.).

Stadgandet saknar motsvarighet i 1930 års förordning.

1936 års trafikutredning.

I 1936 års trafikutrednings förslag har föreskrivits skyldighet ej endast för trafikutövare (§ 31) utan även för innehavare av legaliserad uthyrningsrörelse (§ 32 mom. 8) och transportförmedling (§ 33 mom. 4) att föra vissa anteckningar. De förseelser, varom här är fråga, torde i stor utsträckning kunna bestraffas som överträdelse av myndighets föreskrifter. Utredningen har emellertid funnit lämpligt att upptaga ett särskilt stadgande i nu förevarande hänseenden.

I *propositionen* har stadgats straff för åsidosättande av 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.

I 1930 års förordning saknas direkt stadgande härom (observera dock den allmänna bestämmelsen om överträdelse av myndighets föreskrifter).

1936 års trafikutredning.

Trafikutredningen har i sitt förslag upptagit den i propositionen föreslagna bestämmelsen med vissa jämkningar.

I *propositionen* stadgas vidare i § 41 mom. 1:

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

Motsvarande bestämmelser i 1930 års förordning återfinnas i 39 §:

Förer någon automobil eller motorcykel, varom i 34 § sägs, eller traktortåg utan att vara berättigad till förande av fordonet eller traktortåget i den trafik, varom fråga är, eller företager någon övningskörning utan att vara därtill berättigad, straffes med böter från och med etthundra till och med ettusen kronor (numera dagsböter, minst 10).

Till enahanda ansvar gör sig envar förfallen, vilken såsom förare av ovan nämnt motorfordon eller traktortåg anställer och brukar den, som icke äger rätt att föra motorfordon eller traktortåg av det slag eller i den trafik, varom fråga är, ävensom förare, vilken under färd överlämnar åt annan att föra motorfordonet eller att företaga övningskörning utan att denne är därtill berättigad.

Dessa strafföreskrifter i 1930 års förordning ha i stort sett i tillämpliga delar influerat i § 30 i 1936 års motorfordonsförordning (dagsböter, minst 10). Ansvar har emellertid stadgats ej endast för förare utan även för ägare, vilken överlämnar åt eller eljest tillåter annan att föra motorfordon eller traktortåg utan att denne är därtill berättigad.

1936 års trafikutredning.

Det i 39 § i 1930 års förordning förekommande andra stycket, vilket i tillämpliga delar och med vissa jämkningar upptagits i 1936 års förordning, har icke erhållit någon direkt motsvarighet i propositionen. Någon motivering till uteslutningen har ej lämnats. Då enligt propositionen »den felande» skall ådömas straff, då »någon» för bil i yrkesmässig trafik utan att vara därtill berättigad, skulle det möjligen kunna anses vara tillåtet att med stöd av förevarande stadgande i propositionen straffa jämväl tillståndshavare, som brukar obehörig förare i yrkesmässig trafik. Övervägande skäl synas tala för att bestämmelsen om obehörigt förande av bil i yrkesmässig trafik avfattas i huvudsaklig anslutning till gällande rätt, varvid bestämmelserna torde böra upptagas under ett särskilt moment (mom. 4).

Strafföreskrifterna torde dock böra vidgas i vissa hänseenden. Sålunda synas bestämmelserna böra göras tillämpliga å den som för förhyrd bil utan att vara därtill berättigad samt vidare å envar, vilken överlämnar åt eller tillåter annan att föra bil i yrkesmässig trafik eller förhyrd bil utan att denne enligt förordningen äger rätt att föra fordonet.

I övrigt torde kunna ifrågasättas lämpligheten att i nu ifrågavarande text i propositionen tala om motorcykel, då ju ej tidigare i förslaget föreskrivits trafik kort för förare av motorcykel i yrkesmässig trafik. Först i ett senare stadgande (§ 49), vilket med i stort sett oförändrat innehåll upptagits i trafikutredningens förslag (§ 41), utsäges, att vad om bil är i förordningen stadgat skall i tillämpliga delar gälla jämväl med avseende å motorcykel. Härigenom torde straffbestämmelserna bliva i tillämpliga delar gällande även för motorcyklar, varför något särskilt omnämnande av mo-

torcykel i nu förevarande sammanhang ej torde vara erforderligt eller lämpligt.

Straffbestämmelserna i § 41 mom. 2 i *propositionen*, vilka motsvaras i 1930 års förordning av 44 § 2 mom. (böter 20: — — 500: —, numera dagsböter), hava influtit i 1936 års trafikutrednings förslag med uteslutande av ordet »motorcykel» och med de jämkningar i övrigt, som föranledas av utformningen av förslaget om transportförmedling.

§ 42 i propositionen innehåller följande straffbestämmelser:

Mom. 1. Underlåter någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till automobilregistret eller hos myndighet, som meddelat trafiktillstånd eller tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling, sådan 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 yrkesmässig 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.

Denna paragraf har i vissa hänseenden sin motsvarighet i 43 § 1 och 2 mom. i 1930 års förordning, vilka i hithörande delar ha denna lydelse.

1 mom. Sökes ej inom föreskriven tid registrering, på sätt i 9 § 2 mom. och 22 § 5 mom. är stadgat, av automobil eller motorcykel, varom i 34 § sägs, eller släpvagn eller underlåter eljest någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till automobilregistret eller hos myndighet, som meddelat trafiktillstånd eller tillstånd till uthyrningsrörelse, sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, böte den, vilken registrerings- eller anmälningsskyldigheten åligger, där han ej tillika gjort sig förfallen till ansvar jämlikt 38 § 1 mom., från och med tio till och med femhundra kronor (numera dagsböter).

Underlåter någon, som genom lagakraftvunnet utslag dömts till ansvar för förseelse, varom ovan sägs, att därefter fullgöra honom åliggande registrerings- eller anmälningsskyldighet, äger länsstyrelse eller myndighet, som nyss nämnts, att vid viten, som tillika må utdömas, ålägga den försumlige att fullgöra sin skyldighet.

2 mom. Envar, som i anmälan, varom i 1 mom. förmäles, mot bättre vetande meddelar oriktig uppgift, straffes med böter från och med femtio till och med ettusen kronor (numera dagsböter, minst 5).

Dessa bestämmelser i 1930 års förordning ha i tillämpliga delar upptagits i 29 § 1 och 2 mom. i 1936 års motorfordonsförordning.

I yttrandena över 1932 års trafikutrednings förslag framställdes vissa erinringar av intresse i detta sammanhang. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* anmärkte, att bestämmelser om ansvar för försummad registreringsskyldighet funnes införda i motorfordonsförordningen, varför stadgandet därom i författningsförslaget syntes kunna utgå. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* kunde ej finna, att förslaget stadgade skyldighet för någon att göra anmälan till automobilregistret. § 32 mom. 2 fjärde stycket hänvisade till motorfordonsförordningen, där underlåtenhet att göra sådan anmälan vore straffbelagd. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* anmärkte mot formuleringen av § 42, att dess mom. 1 andra stycket syntes utgå från, att landsfiskal skulle kunna vara sådan »vederbörande myndighet», som skulle äga att vid viten ålägga den försumlige att fullgöra sin skyldighet, vilket väl icke torde vara förhållandet. En landsfiskal kunde endast delgiva av »vederbörande myndighet» givet vitesföreläggande eller giva det såsom den överordnade myndighetens språkrör på grund av order från denna.

De spörsmål, som behandlas i mom. 1 av förevarande paragraf i propositionen, skola nedan närmare belysas under särskilda avdelningar, nämligen

- 1) anmälan till automobilregistret,
- 2) anmälan till tillståndsgivande myndighet,
- 3) rätten att giva vitesföreläggande.

1) *Anmälan till automobilregistret.*

Såsom länsstyrelsen i Malmöhus län framhållit synes förslaget i propositionen icke stadga någon skyldighet att göra anmälan till automobilregistret.

I § 32 mom. 2 fjärde stycket i *propositionen* (jämför § 39 mom. 6) uttalas, att angående skyldighet att för registrering anmäla verkställd efterbesiktning är stadgat i motorfordonsförordningen.

I 10 § 3 mom. i *1936 års förordning* sägs, att beträffande periodisk efterbesiktning av bilar, som användas i yrkesmässig trafik för personbefordran eller i uthyrningsrörelse, är särskilt stadgat. Härvid åsyftas givetvis 27 § 5 mom. och 29 a § 4 mom. i 1930 års motorfordonsförordning.

I 15 § 4 mom. i *1936 års förordning* stadgas, att ägare av fordon skall så snart ske kan och sist inom fjorton dagar efter avslutandet av bland annat sådan efterbesiktning, varom förmäles i 10 § 3 mom., till länsstyrelsen i det

län, där fordonet är registrerat, göra anmälan om besiktningen och därvid foga vederbörligt besiktningssinstrument i två exemplar eller, därest sådant icke upprättats, av besiktningssman utfärdat bevis om att besiktningen verkställts. Förseelse mot sistnämnda stadgande straffbelägges i 29 § 1 mom. i 1936 års förordning. Såsom av detta moment närmare framgår stadgas ansvar (böter 10: — — 300: —) för den, som enligt förordningen är pliktig göra anmälan till automobilregistret men underlåter att göra sådan anmälan inom stadgad tid. I momentet uttalas vidare, att om någon, som genom lagakraftvunnet utslag dömts till ansvar för sådan förseelse, därefter underlåter att fullgöra honom åliggande anmälningskyldighet, länsstyrelsen äger att vid viten, som tillika må utdömas, ålägga den försumlige att fullgöra sin skyldighet.

1936 års trafikutredning.

Med hänsyn till vad ovan anförts ha bestämmelserna i § 42 i propositionen rörande skyldighet att göra anmälan till automobilregistret icke upptagits i 1936 års trafikutrednings förslag.

2) *Anmälan till tillståndsgivande myndighet.*

I följande fall ha i *propositionen* föreskrivits skyldighet att göra anmälan till tillståndsgivande myndighet:

a) § 22 mom. 2: skyldighet att göra anmälan rörande föreståndare för rörelse efter trafikotövares död.

Påföljden av underlåtenhet att göra sådan anmälan är direkt utsagd i stadgandet, nämligen att tillståndet upphör. Fortsättes trafiken därefter, föreligger olaga yrkesmässig trafik och, om straff ådömes härför, kan straffbestämmelsen i § 42 mom. 1 ej tillämpas. § 42 mom. 1 torde ej vara av betydelse för sådan anmälningskyldighet, som föreskrives i § 22 mom. 2.

b) § 32 mom. 2 femte stycket: Har trafikillstånd meddelats av annan myndighet än länsstyrelsen i det län, där bilen har sin hemort, skall bilens ägare sist inom 14 dagar från det efterbesiktning avslutats insända bevis till tillståndsmyndigheten om att besiktningen verkställts. Stadgandet talar sålunda ej direkt om anmälan.

Denna föreskrift är hämtad från 27 § 5 mom. femte stycket i 1930 års förordning.

c) § 39 mom. 6 andra stycket jämfört med § 32 mom. 2 femte stycket: skyldighet att i visst fall insända bevis till tillståndsmyndighet om verkställd efterbesiktning av uthyrningsbil.

Detta stadgande motsvaras av 29 a § 4 mom. andra stycket i 1930 års förordning.

d) § 34 mom. 5: skyldighet att göra anmälan om varje förare, som tjänstgör i trafiken.

Denna föreskrift, som hämtats från 29 § 5 mom. i 1930 års förordning, har 1936 års trafikutredning ansett böra utgå.

e) § 40 mom. 4 jämfört med § 22: skyldighet att göra anmälan rörande föreståndare för transportförmedling efter tillståndshavares död. (Jämför ovan under a).

1936 års trafikutredning.

Behov av särskild straffbestämmelse i nu förevarande hänseenden torde föreligga endast i fråga om underlåtenhet att i vissa fall till tillståndsgivande myndighet insända bevis om verkställd efterbesiktning av personbil och uthyrningsbil. Sådan strafföreskrift har med angivande av de stadganden (§ 25 mom. 2 femte stycket och § 32 mom. 6 andra stycket), till vilka bestämmelsen hänför sig, meddelats i § 35 i utredningens förslag.

3) Rätten att giva vitesföreläggande.

1927 års motorfordonssakkunniga föreslogo i 43 § 1 mom. i sitt författningsförslag skyldighet att i vissa fall göra anmälan till »automobilregistret eller hos myndighet, som meddelat trafiktillstånd». De sakkunniga upp-togo därefter i samma moment följande stadgande:

Underlåter någon, som är ansvarig för fullgörande av registrerings- eller anmälningsskyldighet, varom ovan sägs, att inom föreskriven tid uppfylla, vad honom sålunda åligger, äger myndighet, som nyss nämnts, att medelst föreläggande av viten tillhålla den försumlige att fullgöra sin skyldighet.

Såsom motivering till sistnämnda stadgande anförde de sakkunniga (sid. 237 och 238):

Följande rättsfall har kommit till de sakkunnigas kännedom. En person, vilken underlåtit att inom föreskriven tid till vederbörande automobilregister göra viss anmälan, blev i anledning härav dömd till ansvar. Då den dömda alltjämt underlät att fullgöra sin anmälningsplikt, blev han på nytt ställd under åtal för sin fortsatta förseelse. Vederbörande underrätt och jämväl hovrätt fann emellertid åklagarens talan icke kunna bifallas, enär den tilltalade redan fällts till ansvar för underlåtenhet att inom föreskriven tid göra ifrågavarande anmälan samt hans efter berörda tids utgång fortsatta underlåtenhet i förevarande hänseende lagligen icke kunde för honom medföra ansvar.

Enligt de sakkunnigas mening är det av största vikt, att myndigheterna äga möjlighet att förmå tredskande ägare av motorfordon att fullgöra dem åliggande registrerings- och anmälningsplikt. Då den nuvarande lagstiftningen icke synes bereda länsstyrelserna sådan möjlighet, hava de sakkunniga ansett sig böra avhjälpa denna brist i lagstiftningen och har i sådant syfte föreslagits befogenhet för länsstyrelserna att medelst föreläggande av viten tillhålla vederbörande att fullgöra sin skyldighet.

I *propositionen nr 121 till 1930 års riksdag* med förslag till motorfordonsförordning m. m. uttalade föredragande departementschefen (sid. 97), att enligt hans mening den i 43 § 1 mom. för länsstyrelserna m. fl. föreslagna befogenheten att medelst föreläggande av viten tillhålla vederbörande att fullgöra honom åliggande registrerings- eller anmälningskyldighet icke borde få utövas i annat fall än då den försumlige genom lagakraftvunnet utslag ådömts straff för här avsedd förseelse utan att rättelse därav följt.

43 § 1 mom. i propositionen hade avfattats i enlighet härmed.

Detta stadgande ävensom departementschefens uttalande lämnades av riksdagen utan erinran.

Vad 1930 års förordning samt propositionen nr 161 i ifrågavarande hänseende innehålla har ovan återgivits.

Rätten att giva vitesföreläggande har i § 42 mom. 1 andra stycket i propositionen utvidgats till att avse varje fall, då någon underlåter att fullgöra föreläggande, som med stöd av förordningen meddelats honom. Någon motivering till denna utvidgning har ej lämnats.

1936 års trafikutredning.

Stadgandet om vitesföreläggande i 43 § i 1930 års förordning har tillkommit för att garantera fullgörandet av viss registrerings- och anmälningsskyldighet. Denna bestämmelse har i väsentliga delar upptagits i 29 § i 1936 års förordning. För de få fall, då enligt 1936 års trafikutrednings förslag anmälningsskyldighet föreligger, torde något stadgande om vitesförelägganden ej vara av behovet påkallat. Vad därefter angår den i propositionen föreslagna rätten att giva vitesföreläggande då någon underlåter att fullgöra honom med stöd av förordningen meddelat föreläggande, har 1936 års trafikutredning icke funnit tillräckliga skäl tala för en bestämmelse av så vidsträckt innebörd. Trafikutredningen vill erinra om att underlåtenhet att följa myndighets föreskrifter belagts med straff. Då dessutom den yrkesmässiga trafiken, uthyrningsrörelsen och förmedlingen av regelbundna godstransporter utövas med stöd av en av myndigheterna lämnad koncession, vilken på förekommen anledning kan återkallas, torde erforderliga maktmedel för att komma till rätta med tredskande tillståndshavare finnas. Trafikutredningen har därför ansett stadgandet om rätten att giva vitesföreläggande böra utgå.

Enligt § 42 mom. 2 i propositionen skulle envar straffas med dagsböter, som i anmälan, varom förmäldes i mom. 1, mot bättre vetande meddelade oriktig uppgift.

Med hänsyn till vad som ovan anförts om anmälningsskyldigheten torde en bestämmelse av det i mom. 2 angivna innehållet bliva av mycket liten betydelse, varför ett dylikt stadgande icke ansetts böra upptagas i 1936 års trafikutrednings förslag.

I § 43 i *propositionen* ha upptagits följande straffbestämmelser:

Med böter från och med 10 till och med 200 kronor straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i § 25 mom. 2 sista punkten, § 34 mom. 6 andra stycket, § 36 mom. 7 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.

Detta stadgande avser följande förseelser:

§ 25 mom. 2 sista punkten: skyldighet att i närgodstrafik medföra karta och på tillsägelse uppvisa densamma. Detta stadgande saknar motsvarighet såväl i 1930 års förordning som i 1936 års trafikutrednings förslag.

§ 34 mom. 6 andra stycket: skyldighet för förare att efter anmaning återlämna trafik kort. Detta motsvaras av 42 § jämförd med 29 § 6 mom. andra stycket i 1930 års förordning (böter 10: — — 200: —).

§ 36 mom. 7: skyldighet att medhava taxa. Detta motsvaras av 42 § jämförd med 28 § 3 mom. i 1930 års förordning (böter 10: — — 200: —).

§ 39 mom. 4 första punkten: bil i uthyrningsrörelse får endast tillhandahållas den som visar sig ha körkort. Detta stadgande saknar motsvarighet i 1930 års förordning.

1936 års trafikutredning.

I överensstämmelse med § 43 i propositionen torde straff böra stadgas för förseelser mot de stadganden, som i trafikutredningens förslag upptagits i § 27 mom. 5 andra stycket (skyldighet att efter anmaning återlämna trafik kort) och § 29 mom. 7 (skyldighet att medhava taxa).

I § 43 i propositionen har dessutom stadgats straff för den som åsidosätter föreskriften i § 39 mom. 4 första punkten (uthyrningsbil får endast tillhandahållas den som visar sig ha körkort). Sistnämnda stadgande motsvaras i utredningens förslag av § 32 mom. 7 andra stycket, vilket emellertid har ett vidare innehåll. Överträdelse av sistnämnda föreskrift torde ofta kunna bestraffas med stöd av den i § 34 mom. 4 andra stycket i utredningens förslag intagna bestämmelsen om straff för den som överlämnar åt eller eljest tillåter annan att föra fordon utan att denne är därtill berättigad. Förseelse mot § 32 mom. 7 torde emellertid böra beläggas med straff även för de fall, då den nyssnämnda straffbestämmelsen i § 34 mom. 4 ej kan anses tillämplig.

Härutöver torde jämväl överträdelser av följande stadganden böra i detta sammanhang straffbeläggas:

1) förseelse mot § 25 mom. 2 femte stycket och § 32 mom. 6 andra stycket, jämfört med förstnämnda stadgande (skyldighet att insända bevis om verkställd efterbesiktning till tillståndsgivande myndighet), motsvarande § 32 mom. 2 femte stycket och § 39 mom. 6 andra stycket i propositionen.

2) förseelse mot § 32 mom. 5 första stycket (skyldighet att föra skylt eller märke samt anslag i uthyrningsbil).

Straffmaximum torde böra bestämmas till 300 kronor.

Några särskilda straffbestämmelser om motorcykel synas av skäl, som tidigare angivits, icke böra meddelas.

Nu ifrågavarande straffbestämmelser hava upptagits i § 35 i utredningens förslag.

I 1930 års förordning har stadgats straff även för följande förseelser:

1) 42 § jämförd med 29 § 7 mom.: skyldighet att medföra och uppvisa trafik kort (böter 10: — — 200: —). I trafikutredningens förslag har i § 27 mom. 6 i överensstämmelse med propositionen (§ 34 mom. 7) stadgats, att 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 hänseende stadgat äga motsvarande tillämpning. Någon straffbestämmelse är följaktligen icke erforderlig i förevarande sammanhang.

2 och 3) 42 § jämförd med 27 § 8 mom. andra stycket: uraktlåtenhet att medföra och uppvisa trafik bok (böter 10: — — 200: —). 44 § 3 mom. tredje stycket: underlåtenhet av förare att i trafik bok göra vederbörliga anteckningar (böter 10: — — 500: —, numera dagsböter).

Enligt § 30 i trafikutredningens förslag (jämför § 37 i propositionen) äger Konungen eller den myndighet Konungen förordnar meddela närmare bestämmelser om skyldighet att i yrkesmässig trafik föra anteckningar angående förares arbetstid ävensom angående skyldighet att för offentlig myndighet uppvisa och under viss tid förvara dylika anteckningar. Vid utfärdandet av sådana föreskrifter torde Kungl. Maj:t komma att meddela erforderliga straffbestämmelser. Därest annan myndighet meddelar dylika bestämmelser, kan överträdelse av desamma bestraffas enligt § 34 mom. 2 såsom åsidosättande av myndighets föreskrifter.

Anmälningsskyldighet för domstol.

§ 36.

Har körkortsinnehavare ådömts straff för förseelse vid förande av motorfordon eller traktortåg eller för förseelse mot 18 kap. 15 § strafflagen eller har eljest högre rätt meddelat utslag i mål, vari underrätt ådömt sådant straff, åligger det domstolen enligt 21 § 4 mom. i 1936 års motorfordonsförordning att »ofördröjligen» översända avskrift av utslaget jämte uppgift om numret å den dömdes körkort till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet. Ordet »ofördröjligen» har ansetts avse en tid av åtta dagar från utslagets avkunnande. Ett liknande stadgande fanns förut.

Det är givetvis av stor vikt, att länsstyrelserna snarast erhålla kännedom om sådana förhållanden, vilka böra föranleda övervägande från de tillståndsgivande myndigheternas sida att återkalla eller för viss tid indraga tillstånd.

Denna synpunkt har i viss mån beaktats genom det stadgande, som upptagits i § 39 i utredningens förslag, enligt vilket biltrafiknämnden, länsstyrelse eller polismyndighet, som finner anledning till återkallelse eller indragning på viss tid av tillstånd, trafik kort, godkännande eller medgivande, skall göra framställning därom till den myndighet, som har att besluta om sådan återkallelse eller indragning.

De skäl, som föranlett stadgandet i 21 § 4 mom. i 1936 års motorfordonsförordning, synas böra föranleda, att ett stadgande med motsvarande innehåll införes i lagstiftningen om den yrkesmässiga trafiken. Det synes sålunda lämpligt att föreskriva skyldighet för domstol, som dömt innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik, uthyrningsrörelse eller transportförmedling till ansvar för förseelse mot förordningen om yrkesmässig trafik, att därom underrätta vederbörande tillståndsgivande myndighet. För förare i yrkesmässig trafik torde bestämmelsen i 21 § 4 mom. i 1936 års förordning få anses vara tillfyllest.

§ 37.

Denna paragraf, som motsvarar 48 § i 1930 års motorfordonsförordning, 33 § i 1936 års motorfordonsförordning samt § 44 i propositionen nr 161/1936, torde icke behöva motiveras.

Fortsatt förseelse under tiden för åtal.

I § 45 i *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* upptogs från 50 § i 1930 års motorfordonsförordning en särskild bestämmelse för det fall, att någon under tid, då han vore ställd under tilltal för förseelse enligt förordningen, fortsatte samma förseelse. Enligt paragrafen skulle en sådan person för *varje gång* åtal mot honom ägt rum och han erhållit del därav, fällas till det straff, som vore stadgat för sådan förseelse.

En dylik bestämmelse har även influerat i 1936 års motorfordonsförordning (34 §).

Genom *lagen den 3 juni 1938 om ändring i vissa delar av strafflagen* samt vissa lagar i anslutning härtill, vilka författningar trädde i kraft den 1 januari 1939, ha genomgripande ändringar ägt rum med avseende å bestraffningen i sådana fall, då någon gjort sig skyldig till flera brott.

Den nya lagstiftningen innehåller som huvudregel, att ett gemensamt straff skall ådömas, vare sig brotten begåtts genom samma handling eller genom skilda handlingar. Undantag härifrån äro föreskrivna för vissa särskilda fall. I fråga om bötesstraff gäller i allmänhet, att för brott, som anses

förskylla böter, bötesstraffet må ådömas jämte straff för övriga brott, om särskilda skäl därtill föranleda.

Om bestämmande av gemensamt straff för flera brott gäller, att straffet må höjas intill vad som svarar mot de för brotten i lagen utsatta högsta straffen sammanlagda med varandra. Höjningen får dock blott ske i den svåraste av de tillämpliga straffarterna. Böter såsom gemensamt straff få ej överstiga 180 dagsböter eller 500 kronor; dagsböter skall ådömas, om sådant straff är stadgat för något av brotten. Är det svåraste av de högsta straffen fängelse eller straffarbete på viss tid, får det straffet ej överskridas med mer än två år. Gemensamt straff får ej understiga det svåraste av de lägsta straffen.

Vid beräkning av högsta gemensamma straff för brott, varå kan följa fängelse eller straffarbete, samt brott, som ej är belagt med svårare straff än böter, skall bötesstraff anses motsvara det fängelse, som skolat följa vid böternas förvandling. Vid beräkning av högsta och lägsta gemensamma straff i dagsböter, där något av brotten är belagt med böter omedelbart i penningar, skall varje påbörjat bötesbelopp av fem kronor anses lika med en dagsbot.

Genom den nya lagen om ändring i vissa delar av strafflagen upphäves vad i lag eller författning finnes däremot stridande. I stället för bestämmelser av innebörd, att för brott tilltalad, som fortsätter sitt brottsliga förfarande, skall dömas till särskilt straff för varje gång åtal äger rum, skall gälla, att såsom särskilt brott skall anses vad han före varje åtal förbrutit. Föreskriften rörande högsta sammanlagda straff för sådana brott skall iakttagas vid bestämmande av gemensamt straff för brotten.

1936 års trafikutredning.

Med hänsyn till vad ovan anförts bör den i propositionen i § 45 upptagna föreskriften om särskilt straff för tilltalad, som fortsätter sin förseelse efter det åtal mot honom ägt rum, icke inflyta i en blivande lagstiftning om yrkesmässig trafik. Det synes icke erforderligt eller lämpligt att meddela någon annan bestämmelse, som möjliggör straffskärpning i förevarande fall. Det är emellertid självfallet, att det förhållandet, att en för överträdelse av förordningens bestämmelser tilltalad person fortsätter samma förseelse, måste vid straffmätningen i allmänhet betraktas som en försvärande omständighet.

§ 38.

Denna paragraf, som överensstämmer med 51 § i 1930 års motorfordonsförordning, 35 § i 1936 års motorfordonsförordning och § 46 i propositionen nr 161/1936, torde ej behöva motiveras.

Skyldighet för biltrafiknämnden, länsstyrelse och polismyndighet att göra vissa framställningar m. m.

§ 39.

(Jämför 52 § i 1930 års M. F., 36 § i 1936 års M. F. och §§ 23 och 47 i propositionen nr 161/1936.)

Enligt § 23 i propositionen skulle vägtrafikmyndigheten äga att på framställning av vederbörande eller därest skäl därtill eljest funnes hos tillståndsgivande myndighet påkalla beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd ävensom under Kungl. Maj:ts prövning draga beslut, som i anledning därav meddelades.

I § 47 i propositionen stadgades, att om polismyndighet eller vägtrafikmyndighet eller dess ombud funne anledning förekomma till återkallelse av trafik kort eller tillstånd, varom förmäldes i förordningen, vederbörande skulle därom göra framställning hos den myndighet, som hade att meddela sådan återkallelse. Denna bestämmelse har — såvitt angår polismyndighet — motsvarighet i 52 § i 1930 års motorfordonsförordning (jämför 36 § i 1936 års motorfordonsförordning).

Dessa föreskrifter i propositionen sammanfalla uppenbarligen delvis, vilket ej kan anses tillfredsställande. Erforderliga bestämmelser torde kunna sammanslås till ett stadgande, vilket upptagits i förevarande paragraf. Enligt trafikutredningens uppfattning bör biltrafiknämnden tillerkännas rätt att draga länsstyrelsernas beslut enligt förordningen över huvud taget under Kungl. Maj:ts prövning.

Biltrafiknämnden bör därvid iakttaga stadgad besvärstid, då eljest osäkerhet under lång tid kan råda, huruvida länsstyrelsens beslut skall stå fast.

I anslutning till § 39 torde böra erinras om att 1938 års riksdag på förslag av andra lagutskottet (utlåtande nr 17) i skrivelse (nr 99) till Kungl. Maj:t hemställt, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning rörande lämpligheten att vidtaga ytterligare åtgärder med syfte att snabbt bringa en körkortsinnehavares trafikförseelser och alkoholmissbruk till den körkortsprövande myndighetens kännedom. I anledning av denna framställning har Kungl. Maj:t låtit verkställa vissa utredningar.

De synpunkter, som föranlett riksdagens skrivelse, synas äga viss tillämpning jämväl på lagstiftningen om den yrkesmässiga trafiken. Här föreligger dock många gånger ej något trafiksäkerhetsintresse, vilket givetvis är en väsentlig skillnad. Dessa synpunkter torde emellertid få anses tämligen väl tillgodosedda genom det av trafikutredningen under § 39 föreslagna stadgandet. Om härutöver ytterligare föreskrifter kunna befinnas erforder-

derliga med syfte att snabbt bringa en trafikutöwares eller en trafik kortsinnehavares förseelser mot förordningen om den yrkesmässiga trafiken till den tillståndsgivande eller trafik kortsprövande myndighetens kännedom, torde den ovan omförmälda utredningen sannolikt giva anvisning å lämpliga vägar.

§ 40.

Stadgandet, som motsvarar 53 § i 1930 års motorfordonsförordning, 37 § i 1936 års motorfordonsförordning samt § 48 i propositionen nr 161/1936, torde ej behöva närmare motiveras.

Med hänsyn till lagen den 9 april 1937 om verkställighet av bötesstraff (se bland annat 7 och 21 §§) synes den i propositionen föreslagna föreskriften om förvandling av böter böra utgå.

Särskilda föreskrifter.

Definitioner.

§ 41.

(Jämför 1 § i 1936 års M. F. och § 49 i propositionen nr 161/1936.)

Detta stadgande överensstämmer, bortsett från vissa mindre ändringar, med motsvarande bestämmelse i propositionen. Dock skall vad i förordningen stadgas om bil i tillämpliga delar gälla — förutom motorcykel, vilket föreslagits i propositionen — jämväl traktortåg. I anslutning härtill må erinras om att enligt 37 § 1936 års vägtrafikstadga tillstånd kräves för rätten att med traktortåg trafikera allmän väg, gata eller annan allmän plats, såvitt ej fråga är om tillfällig färd. Tillstånd lämnas av länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, om trafiken skall försiggå inom viss stad, hos polismyndigheten i staden.

Vidare torde böra erinras om att genom en Kungl. kungörelse den 19 februari 1937 förordnats, att för framdrivande uteslutande medelst trampning inrättad trehjulig transportcykel, som försetts med hjälpmotor, skall hänföras till fordonstypen motorcykel.

Utan särskild hänvisning till nämnda kungörelse torde förordningen om yrkesmässig trafik få anses tillämplig å dylik transportcykel, därest densamma mot ersättning tillhandahålles allmänheten.

§ 42.

Motivering torde ej vara erforderlig. Paragrafen motsvarar 38 § i 1936 års motorfordonsförordning och § 50 i propositionen nr 161/1936.

Förbud för vissa befattningshavare att driva viss verksamhet m. m.

§ 43.

(Jämför § 51 i propositionen nr 161/1936.)

I § 51 i *propositionen* behandlades spørgsmålet om förbud för befattningshavare, på vilka prövning av vissa frågor enligt förordningen ankommer, att driva viss verksamhet eller ombesörja vissa uppdrag. Bestämmelserna härom hade med något jämkad avfattning upptagits från 1932 års trafikutrednings författningsförslag.

De sakkunniga hade i sitt betänkande (sid. 217—223) givit en utförlig redogörelse i detta ämne. En sammanfattning av vad yttrandena över utredningens förslag i denna del innehålla har lämnats (å sid. 83) i propositionen.

Till komplettering av den i betänkandet (sid. 218) lämnade redogörelsen för innehållet i vissa instruktioner m. m. må följande uppgifter lämnas.

Enligt 12 § i instruktionen den 24 april 1936 för landsfogdarna åligger det landsfogde i egenskap av länspolischef att vaka över att polisväsendet tillhörande befattningshavare på lämpligaste sätt fullgöra sina åligganden samt att göra sig underrättad om dessa befattningshavares duglighet, nit och uppförande såväl i som utom tjänsten.

I 2 § i instruktionen den 23 oktober 1936 för besiktningsmän för motorfordon stadgas, att besiktningsman må ej bedriva tillverkning eller reparation av eller handel med motorfordon eller yrkesmässigt meddela undervisning till utbildning av förare eller mot ersättning tillhandagå allmänheten i ärenden, varmed besiktningsman tagit befattning, eller bedriva annan verksamhet, vars förenande med befattning som besiktningsman av Konungen prövas olämpligt, ej heller vara delägare i handelsbolag eller styrelseledamot i aktiebolag eller ekonomisk förening, som bedriver verksamhet av här avsett slag.

1936 års trafikutredning.

Det i propositionen föreslagna stadgandet har i trafikutredningens förslag på det sätt kompletterats, att ämbets- eller tjänsteman, som avses med stadgandet, ej må utöva yrkesmässig trafik eller rörelse, som i §§ 32 och 33 sägs, eller driva handel med smörjmedel eller vara kommissionär eller agent för annan, som utövar sådan trafik eller rörelse.

Trafikutredningen har övervägt, huruvida det ej vore lämpligt att föreskriva, att sådan ämbets- och tjänsteman, som avses i stadgandet, ej får vara styrelseledamot i järnvägsbolag eller sjöfartsföretag. Utredningen har emellertid ansett sig icke böra föreslå något stadgande härom.

Detta spørsmål har under de senare åren tilldragit sig en viss uppmärksamhet såvitt angår landshövdingar.

Vid 1937 års riksdag uttalade sålunda konstitutionsutskottet i sitt memorial (nr 11) angående granskning av statsrådsprotokollen, att utskottet funnit det ur principiell synpunkt betänkligt, när med landshövdingbefattning förenades uppdrag som ledamot av styrelse för enskilda rederi- eller järnvägsaktiebolag med verksamhet inom vederbörande landshövdingens län. Med hänsyn till länsstyrelsernas allmänna befattning med kommunikationsväsendet inom länen och med särskilt beaktande av den rådande konkurrensen mellan olika kommunikationsmedel kunde vederbörande landshövding lätt försättas i situationen att antingen under ämbetsmannansvar nödgas bedöma åtgärder, som han redan i annan egenskap varit med om att besluta, eller att anmäla jäv vid sådana ärendens handläggning i länsstyrelsen. Det ena förhållandet vore emellertid enligt utskottets mening ägnat att väcka samma principiella betänkligheter som det andra.

Konstitutionsutskottet ansåg sig böra bringa nämnda förhållande till riksdagens kännedom. Vid utskottets utlåtande har fogats en förteckning över landshövdingarnas enskilda och offentliga uppdrag år 1936.

I anslutning till vad konstitutionsutskottet anfört vill trafikutredningen framhålla, att det måste anses som ett allmänt intresse, att ämbets- och tjänstemän hos de tillståndsgivande myndigheterna, domare-, åklagare- och polismyndigheter icke driva någon verksamhet eller innehava någon funktion, som kan äventyra deras objektivitet i tjänsteutövningen.

Tid för ikraftträdande av beslut enligt förordningen.

§ 44.

(Jämför 55 § i 1930 års M. F., 39 § i 1936 års M. F. samt § 52 i propositionen nr 161/1936.)

I 55 § i 1930 års *motorfordonsförordning* i dess lydelse efter det förordningen den 14 juni 1933 trätt i kraft meddelas följande bestämmelser om besvär rätt och ikraftträdelse av beslut om tillstånd m. m.:

Emot beslut, som på grund av denna förordning meddelas av länsstyrelse eller av polismyndighet, må besvär anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gälla beslutet, där det ej avser tillstånd till yrkesmässig trafik, utan hinder av besvär till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bli vederbörligen förordnat. Beslut om tillstånd, varom nyss sagts, vare ej gällande, förrän beslutet vunnit laga kraft eller, där besvär däremot anförts, beslutet blivit slutligen fastställt.

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 ske inom åtta dagar från beslutets dag.

Enligt en förordning den 14 december 1866 angående ändring av gällande stadganden om tid för besvärs anförande i mål, som handlagts av förvaltande myndigheter och ämbetsverk, räknas besvärstiden från delfåendet av det överklagade beslutet. Besvärstiden är 45 dagar i mål från de fyra nordligaste länen och 30 dagar i mål från övriga orter i riket. Klagande menighet äger emellertid tillgodonjuta 15 dagar längre besvärstid.

Genom 1933 års författningsändring infördes i 55 § bestämmelsen, att beslut om tillstånd till yrkesmässig trafik skulle — i olikhet med vad som gällde beträffande andra beslut enligt samma förordning — bliva gällande först sedan det vunnit laga kraft. I samband därmed föreskrevs, att beslut, varigenom tillstånd till yrkesmässig trafik meddelats, skulle anses hava kommit klaganden till del den dag, då beslutet tillkännagivits genom anslag i länsstyrelsens eller polismyndighetens lokal. Sådant tillkännagivande borde enligt samma stadgande ske inom åtta dagar från beslutets dag.

Anledningen till införandet av förevarande bestämmelse var, på sätt framgår av propositionen 193 till 1933 års riksdag (sid. 46 och 47), det förhållandet, att en sökande av trafik tillstånd, vilken fått sin ansökan beviljad, tidigare kunde omedelbart börja den trafik, till vilken han erhållit tillstånd. Om han därvid genast anskaffade erforderliga bilar, anställde personal o. s. v., kunde det uppstå ett läge, som gjorde, att det vid prövning av besvär över ett beslut, varigenom trafik tillstånd meddelats, befunnas möta betänkligheter att upphäva ett dylikt beslut, även om skäl därtill eljest skulle anses föreligga. Den besvärsprovande 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 besvär förfarande, som stode till buds under praktiskt taget obegränsad tid.

1932 års trafikutredning föreslog i sitt betänkande (sid. 224 och 225) vissa kompletteringar av förevarande bestämmelser. Enligt utredningens förslag skulle beslut, som innefattade trafik tillstånd eller tillstånd att bedriva uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller tillstånd till sådan åtgärd, som förmäldes i § 14 (utbyte av bil etc.), ej vara gällande, förrän beslutet vunnit laga kraft eller efter besvär fastställts.

I yttranden över detta förslag hemställde *länsstyrelserna i Östergötlands, Blekinge, Malmöhus och Örebro län*, att föreskrift skulle meddelas om befogenhet för länsstyrelse att, om synnerliga skäl därtill föranledde, förklara, att trafik tillstånd finge begagnas utan hinder därav, att tillståndsbeslutet icke vunnit laga kraft.

Syftet med den ifrågasatta bestämmelsen var att möjliggöra igångsättandet av en oomtvistad trafik, som fyllde ett trängande behov, eller fortbeståndet av en för det allmänna gämlig trafik.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* förklarade föredragande departementschefen (sid. 84), att han icke hade något att erinra mot den av länsstyrelserna föreslagna jämkningen. Ifrågavarande stadgande erhöi i propositionen (§ 52) i övrigt samma avfattning som 1932 års trafikutredning föreslagit. Paragrafen var av följande lydelse:

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 trafikillstånd eller tillstånd till bedrivande av rörelse, varom i §§ 39 eller 40 förmåles, eller tillstånd till åtgärd, som i § 14 sägs, utan hinder av besvär till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bli va vederbörligen förordnat. Beslut om tillstånd, som nyss sagts, vare, där ej på grund av särskilda skäl i tillståndet annorlunda förordnats, icke 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.

I skrivelse till 1936 års trafikutredning den 22 oktober 1937 hava *Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund* och *Sveriges trafikbilägares riksförbund* hemställt, att i fordonsförordningen måtte införas bestämda uppgifter om den tidpunkt, från vilken ett trafikillstånd finge utnyttjas. *Sveriges droskbilägarnas riksförbund* och *Sveriges omnibusägares riksförbund* ha instämt i skrivelsens syfte.

I skrivelse den 23 september 1937 till Konungen, vilken framställning överlämnats till 1936 års trafikutredning för att tagas under övervägande vid dess arbete, har *länsstyrelsen i Stockholms län* hemställt, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning om och i vad mån länsstyrelserna borde medgivas befogenhet att bevilja undantag från bestämmelsen i 55 § andra punkten i 1930 års motorfordonsförordning.

Länsstyrelsen ifrågasätter, huruvida icke sådan ändring i gällande föreskrifter beträffande trafikillstånd må kunna ske, att länsstyrelserna bemyndigades att åtminstone i vissa fall vid meddelande av trafikillstånd förklara den omständigheten, att tillståndsresolutionen icke vunnit laga kraft, icke skola utgöra hinder för utövande av den medgivna trafiken. Länsstyrelsen hade tänkt sig att ett sådant bemyndigande skulle kunna äga rum, dels då länsstyrelsen vore i tillfälle konstatera, att besvär över tillståndsresolutionen icke komme att föras, dels då tillståndsresolutionen hade avseende å viss uppgiven transport eller å uppdrag, som skulle utföras å viss begränsad tid, dels ock då fråga vore om att insätta en eller flera bilar i redan förut utövad länstrafik.

I skrivelse den 18 december 1937 till 1936 års trafikutredning har *länsstyrelsen i Östergötlands län* framhållit, att den nuvarande bestämmelsen

om ikraftträdandet av beslut om trafiktillstånd i praktiken visat sig förorsaka åtskilliga olägenheter, särskilt då det gällde företag, vars snara igångsättande vore av betydelse för orten. Enligt länsstyrelsens mening kunde det ifrågasättas, om icke åt länsstyrelse och annan tillståndsgivande myndighet kunde anförtros att i fall, då särskilda omständigheter sådant påkallade, lämna medgivande, att ett trafiktillstånd finge omedelbart be- gagnas. I många fall torde omständigheterna göra det uppenbart för den tillståndsgivande myndigheten, att någon klagan mot beslut icke komma att föras eller i varje fall icke hade utsikt att vinna framgång. Det ovan anförda hade enligt länsstyrelsens mening sin tillämpning i alldeles sär- skild grad å tillstånd att befordra skolbarn till och från skola, i synnerhet då det gällde kurser av mera kort varaktighet.

1936 års trafikutredning.

Bestämmelserna i § 52 i propositionen hava med vissa ändringar upp- tagits i förevarande paragraf.

Stadgandet i § 34 mom. 6 första stycket i propositionen, att beslut om återkallelse av trafik kort skall, där ej länsstyrelsen annorlunda förordnar, gå i omedelbar verkställighet, har ansetts rätteligen böra få sin plats i nu ifrågavarande paragraf.

Beslut om återkallelse av trafik kort torde i enlighet med huvudregeln böra gå i omedelbar verkställighet, då körkortet samtidigt indragits. Trafik- kortet kan ju i dylika fall icke användas. Då endast trafik kortet återkal- lats, torde det många gånger vara motiverat att med verkställigheten låta anstå tills beslutet vunnit laga kraft eller fastställts.

Genom denna paragraf har öppnats möjlighet för tillståndsgivande myn- dighet att på grund av »särskilda skäl» förordna, att beslut om trafik till- stånd eller tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling skall gå i omedelbar verkställighet. Denna undantagsbestämmelse är avsedd att möjliggöra bland annat öppnandet eller fortsättandet av en oomtvistad trafik, då en försening eller ett avbrott skulle medföra påtagliga olägen- heter. Utredningen vill understryka, att starka skäl skola föreligga för att ett undantag från den allmänna regeln skall anses tillåtet.

Stadgandet, att beslut om dessa tillstånd skall tillkännagivas genom an- slag i vederbörande myndighets lokal, har bibehållits, men den tid, inom vilken tillkännagivandet skall ske, har nedsatts från åtta till två dagar från beslutets dag. Några olägenheter av denna ändring torde knappast kunna befaras, men genom denna jämkning vinnes den fördelen, att beslut om de tillstånd, varom här är fråga, komma — därest de ej överklagas — att tidigare vinna laga kraft.

Undantags- och tillämpningsbestämmelser.

§ 45.

(Jämför 56 § i 1930 års M. F., 41 § i 1936 års M. F. samt § 53 i propositionen nr 161/1936.)

I 1930 års motorfordonsförordning — i dess lydelse efter det Kungl. förordningen den 7 juni 1934 trätt i kraft — meddelas i 56 § vissa undantag från förordningens tillämpningsområde.

Enligt första stycket i denna paragraf äger förordningen icke tillämpning å staten tillhöriga, för särskilda militära ändamål tillverkade motorfordon och släpvagnar eller å motorredskap och traktortåg, som brukas av krigsmakten, eller å motorfordon, som användas uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

I andra stycket sägs, att därest beträffande vissa andra motorfordon eller motorredskap undantag i särskilt hänseende från förordningen visas vara påkallat, bestämmelser härom meddelas av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

Bestämmelser av liknande innehåll inflöto i 1936 års motorfordonsförordning (41 §).

I propositionen nr 161 till 1936 års riksdag upptogs i § 53 i överensstämmelse med 1932 års trafikutrednings förslag följande föreskrifter:

Därest beträffande viss yrkesmässig 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.

1932 års trafikutredning ansåg (sid. 225) första stycket i 56 § i 1930 års motorfordonsförordning icke vara aktuellt för den yrkesmässiga biltrafiken samt yttrade i fråga om andra stycket i paragrafen, att en motsvarande bestämmelse icke kunde undvaras, om än alldeles särskilda skäl borde föreligga för att Kungl. Maj:t skulle finna anledning att rubba den enhetlighet, som författningen avsåg att åstadkomma.

För ett av majoriteten av 1936 års trafiksakkunniga framfört förslag rörande undantag för vissa av järnvägen anordnade biltransporter har redogjorts i anslutning till § 1 i detta betänkande.

Genom två brev den 29 januari 1937 (S. F. S. nr 38 och 39) har Kungl. Maj:t medgivit undantag i vissa hänseenden från gällande trafikförfattningar beträffande *postverket och statens järnvägar tillhöriga motorfordon m. m.*

Sålunda skola beträffande dels linjetrafik, som enligt Kungl. Maj:ts be- myndigande bedrivs eller kommer att bedrivas av generalpoststyrelsen, dels och yrkesmässig automobiltrafik, som enligt Kungl. Maj:ts bemyn- digande eller eljest med vederbörligt trafikillstånd bedrivs eller kommer att bedrivas av järnvägsstyrelsen, undantag från 1930 års motorfordons- förordning gälla i följande hänseenden nämligen:

föreskrifterna i 24 § 1 och 2 mom. samt 28 § 1 mom. i fråga om meddelande av särskilt trafikillstånd samt fastställande av taxa för person- och gods- befordran skola icke äga tillämpning beträffande linjetrafik, till vars bedri- vande Kungl. Maj:t lämnat medgivande;

sådant godkännande av automobil och släpvagn, varom förmåles i 27 § 4 mom. må, i vad avser fordonets användning i linjetrafik, som i nästföregående stycke sägs, meddelas av vederbörande besiktningsman för motorfordon genom utfärdande av besiktningsinstrument; och skall detta godkännade äga giltig- het även inom annat län än det, där besiktningen ägt rum;

automobil skall icke vara underkastad föreskrifterna i 27 § 5 mom. rörande efterbesiktning;

vederbörande post- och järnvägsmyndighet äger att, utan hinder av stad- garna i 29 § 1, 2 och 3 mom., till förare av automobil eller omnibus antaga person, som innehar gällande körkort och uppnått 21 års ålder samt i övrigt efter prövning av besiktningsman befinnes lämplig såsom förare i trafik varom fråga är.

I detta sammanhang må nämnas, att Kungl. Maj:t genom en kungö- relse den 24 september 1931 (S. F. S. nr 339/1931) förordnat, att staten tillhörigt motorfordon får användas allenast vid färd eller transport i tjän- sten. Från denna princip göres emellertid det undantaget, att sådant for- don får begagnas mot ersättning enligt grunder, som bestämmas av veder- börande centrala myndighet, vid färd eller transport utom tjänsten, där det påkallas med hänsyn till sjukdoms- eller olycksfall eller av annan särskild omständighet.

1936 års trafikutredning.

Såsom 1932 års trafikutredning framhållit torde en dylik bestämmelse ej kunna undvaras, ehuru alldeles särskilda skäl böra föreligga för att Kungl. Maj:t skall rubba den enhetlighet, som författningen avser att åstadkomma.

§ 46.

(Jämför § 54 i propositionen.)

I denna paragraf har stadgats, att förfaranden, som uppenbart åsyfta kringgående av bestämmelserna i förordningen, skola anses utan verkan vid uppkommande frågor om tillämpligheten av förordningen. Denna be- stämmelse har motiverats i anslutning till § 1 i detta betänkande.

Övergångsbestämmelser.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* upptogos vissa bestämmelser i syfte att förmedla övergången till det nya systemet. Enligt förslaget skulle lagstiftningen träda i kraft den 1 januari 1938. Den närmare lydelsen framgår av bilaga till detta betänkande.

1932 års trafikutredning (sid. 226 och 227), 1936 års trafiksakkunniga (sid. 37) och föredragande departementschefen (sid. 86 och 87) gjorde vissa uttalanden om övergångsbestämmelserna till förordningen.

I *proposition nr 162 till 1936 års riksdag* föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att medgiva, att av de automobilskattemedel, som inflöte under budgetåret 1936/1937, erforderligt belopp, dock högst 75.000 kronor, finge användas för bestridande under nämnda budgetår av kostnaderna för vägtrafikmyndighetens verksamhet.

I sistnämnda proposition uttalade föredragande departementschefen under hänvisning till propositionen nr 161 bland annat:

I berörda proposition har föreslagits, att den nya förordningen angående yrkesmässig trafik med automobil skulle träda i kraft den 1 januari 1938. För att det nya systemet för den yrkesmässiga automobiltrafiken skall kunna tillämpas från och med nämnda tidpunkt, erfordras emellertid en mängd förberedande åtgärder. Sålunda bör den nya vägtrafikmyndigheten efter förslag av länsstyrelserna och såsom grundval för dessas till närtrafikutövarna givna under rättelser om närtrafikavstånd och närtrafikområde fastställa storleken därav inom varje län. Vidare har myndigheten att fastställa fjärrtrafikdistrikt samt, i den mån ansökningar därom inkomma, antaga utöware av fjärrtrafik. Förslag till tillämpningsbestämmelser till huvudförfattningen i ämnet böra uppgöras och underställas Kungl. Maj:t. Åtgärder för vinnande av bättre automobiltrafikstatistik böra snarast vidtagas. Förslag till taxor i fjärrtrafiken böra av vägtrafikmyndigheten utarbetas och underställas Kungl. Maj:ts prövning. För att dessa med flera på vägtrafikmyndigheten ankommande förberedande åtgärder skola medhinnas i god tid, innan systemet även för trafikutövarnas del träder i tillämpning, är det nödvändigt, att myndigheten snarast träder i verksamhet. Jag vill därför föreslå, att så sker från och med den 1 juli 1936.

1936 års trafikutredning.

Övergångsbestämmelserna hava utformats i nära anslutning till motsvarande stadganden i propositionen till 1936 års riksdag, dock givetvis med de ändringar, som föranledas av olikheterna mellan de båda författningsförslagens innehåll.

Enligt trafikutredningens mening bör förordningen, därest proposition i ämnet förelägges 1939 års riksdag, träda i kraft den 1 juli 1940. Vid ikraftträdandet gällande tillstånd till linjetrafik eller till uthyrning av personbil skola äga giltighet efter nämnda tidpunkt. Stads- och länstrafiktillstånden skola givetvis gälla som tillstånd till beställningstrafik, och godstrafikutövarna skola vara pliktiga att inom viss tid anmäla sig hos vederbörande

länsstyrelse för att erhålla besked om lokalområde för trafiken. Tillstånd till yrkesmässig uthyrning av lastbil skola upphöra att gälla vid förordningens ikraftträdande. Någon särskild övergångstid för sistnämnda slag av rörelse torde icke vara erforderlig.

Därest förordningen i sin helhet skall tillämpas från den 1 juli 1940, synes det lämpligt, att biltrafiknämnden börjar sin verksamhet snarast möjligt efter det statsmakterna fattat sina beslut rörande den ifrågasatta lagstiftningen. Sålunda bör biltrafiknämnden på ett tidigt stadium av sitt arbete med stöd av inhämtade uppgifter indela landet i lokalområden för beställningstrafiken för godsbefordran. Biltrafiknämnden bör vidare i god tid före förordningens ikraftträdande bilda sig en uppfattning om behovet av särbestämmelser för den regelbundna trafiken i olika delar av landet samt utfärda erforderliga bestämmelser härom. Nämnden bör i god tid meddela föreskrifter om godsförteckningar och driftstatistik, lämna erforderliga tillstånd att anordna regelbundna godstransporter, utarbeta taxor m. m. samt över huvud taget verka för en smidig övergång till den nya ordningen inom biltrafiken.

Utländsk lagstiftning.

I 1932 års trafikutrednings år 1934 avgivna betänkande lämnades en fyllig redogörelse för i vissa främmande länder meddelade bestämmelser eller framlagda förslag rörande den yrkesmässiga biltrafiken.

1936 års trafikutredning har genom de svenska beskickningarna infortrat uppgifter rörande lagstiftning och åtgärder i övrigt i fråga om den yrkesmässiga biltrafiken i ett flertal länder. Det material, som härigenom och på annat sätt erhållits, visar bemödanden i nästan alla länder att åstadkomma en reglering av konkurrensen mellan bilar och andra trafikmedel. På vissa håll ha utfärdats tämligen enkla administrativa föreskrifter i syfte att inordna den yrkesmässiga trafiken under koncessionsplikt och därigenom förhindra en illojal konkurrens. I några stater ha försök gjorts att lösa problemet bil kontra järnväg genom en distansbegränsning för större delen av den yrkesmässiga trafiken eller genom att främja samarbetet mellan de båda transportmedlen.

Under de senaste åren ha nya lagstiftningar om den yrkesmässiga biltrafiken genomförts i ett stort antal europeiska länder, exempelvis Finland, Tyskland, Frankrike, Italien, Polen, Tjeckoslovakien och Belgien. I Norge har en kommitté i slutet av år 1935 framlagt ett betänkande med utkast till lag om samfärdselns ordnande och i Danmark arbetar sedan slutet av år 1936 en kommission med frågorna om konkurrensen mellan bilar och järnvägar.

De geografiska olikheterna mellan skilda länder, näringslivets skiftande utveckling, vägväsendets och kommunikationernas olika beskaffenhet och en rad andra faktorer utesluta givetvis en enhetlig lösning av transportproblemet i olika länder. Varje försök till reglering av konkurrensen mellan olika kommunikationsmedel i ett visst land måste därför bliva beroende av det landets särskilda förhållanden. Givetvis kunna emellertid de trafikregleringar, som i andra stater genomförts eller föreslagits, i åtskilliga hänseenden såväl i fråga om den allmänna läggningen som detaljerna tjäna till ledning vid försöken att nå en tillfredsställande inhemsk lösning.

I det följande skall lämnas en redogörelse för de i Finland och Tyskland gällande författningarna om den yrkesmässiga trafiken, om vilka i det föregående i olika sammanhang erinrats.

Finland.

I Finland återfinnas föreskrifterna om den yrkesmässiga trafiken huvudsakligen i förordningen den 30 december 1937 om trafik med motorfordon.

Yrkesmässig trafik föreligger enligt förordningen, då bilägare antingen som huvud- eller biförvärv mot ersättning betjänar allmänheten genom att med bil befordra personer eller gods eller båda. Yrkesmässig biltrafik må utövas antingen som *linjetrafik* eller såsom *områdestrafik*. Med linjetrafik avses regelbunden trafik å viss sträcka, med områdestrafik hyres- eller beställningskörning inom visst område. Användning av omnibus och kombinerad (avsedd för såväl person- som godsbefordran) bil i områdestrafik får tillåtas endast för tillgodoende av turismens eller annan speciell trafiks behov.

Tillstånd att bedriva linjetrafik skall sökas hos ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena utom då fråga är om sådan trafiks utövande inom stadsområde.

Över ansökningen införskaftar ministeriet vid behov det nedan nämnda automobiltrafikrådets samt vederbörande polis- och andra myndigheters, organisationers och kommuners utlåtande. Vid prövning av fråga om beviljande av linjetrafiktillstånd skall tagas i betraktande, huruvida den tillärnade trafiken ur synpunkten av det allmännas intresse och med hänsyn till förefintliga trafikförbindelser är behövlig och ändamålsenlig, så ock sökandens tillförlitlighet, vederhäftighet och förmåga att behörigen handhava trafiken.

Linjetrafiktillstånd meddelas för högst fem körningsår i sänder av ministeriet, som tillika bestämmer de med tillståndet förenade villkoren samt trafikövervakningsorten och trafiktaxan ävensom tidtabellen för det första körningsåret. Körningsåret räknas från den 15 maj till påföljande 15 maj. Därjämte meddelas föreskrifter beträffande bilförarnas arbets- och vilotider. Statsinrättning, som erhållit trafik tillstånd, äger själv bestämma trafiktaxan.

Linjetrafiktillstånd innebär förpliktelse såväl att utöva trafiken i enlighet med trafik tillståndet som att, i den mån ministeriet prövar nödigt och lämpligt, befordra järnvägs- och postförsändelser mot ersättning, varom vederbörande överenskommit eller som, där överenskommelse ej fås till stånd, bestämmas av ministeriet. Likaså bör i bil i linjetrafik, såvitt utrymmet tillåter, avgiftsfri befordran beredas den polismyndighet, som övervakar trafiken, besiktningsman, stadd på resa i tjänsteärende inom sitt distrikt, samt av ministeriet förordnad trafikinspektör.

Underlåter tillståndshavaren utan giltig anledning att igångsätta trafiken på i tillståndsresolutionen utsatt tid, skall tillståndet anses förfallet. Här om bör polismyndigheten å övervakningsorten ofördröjligen göra anmälan hos ministeriet. Statsinrättning, som erhållit linjetrafiktillstånd, är icke underkastad denna bestämmelse.

Efter att i mån av behov hava hört det nedan nämnda automobiltrafikrådet fastställer ministeriet före den 15 april tidtabellerna för följande körningsår. Härvid bör övriga trafikförbindelser beaktas och tillses, att trafikturen å samma linje icke verka störande på varandra. Om så erfordras, kan ministeriet under körningsåret ändra fastställd tidtabell.

Utövare av linjetrafik skall vid äventyr av trafik tillståndets förlust avlämna statistiska uppgifter om trafiken i enlighet med av ministeriet fastställda anvisningar. Sålunda insamlade uppgifter skola anses såsom konfidentiella.

Den, som erhållit linjetrafiktillstånd, är berättigad att med skriftligen meddelat tillstånd av polismyndigheten å övervakningsorten uthyra bil, som användes i linjetrafik, för tillfällig exkursion eller färd utom den egentliga linjen, såvida den regelbundna linjetrafiken icke därav lider men. Under samma förutsättningar kan polismyndigheten å övervakningsorten även tillåta, att viss linje trafikerande bil tillfälligt begagnas för befördran av personer till folkfest, tävling eller annat dylikt tillfälle och tillbaka till utgångspunkten.

Därest den, som erhållit trafiktillstånd, ej längre uppfyller förutsättningarna för tillståndets erhållande eller tillståndsvillkoren ej iakttagits eller trafiken eljest ej behörigen handhaves, kan tillståndet av ministeriet återkallas.

Dör tillståndshavare, är dödsboet berättigat att fortsätta trafiken under högst sex månader, dock på villkor, att dödsboet ofördröjligen hos ministeriet anmäler någon av ministeriet godtagbar person, som ansvarar för tillståndshavarens förpliktelser.

Vad ovan sagts gäller linjetrafik utom stads område.

Tillstånd till linjetrafik inom stadsområde meddelas av magistraten för högst fem år i sänder med beaktande av trafikens behövlighet och ändamålsenlighet m. m. Magistraten fastställer tillika tidtabell och taxa samt de villkor i övrigt, som skola iakttagas i trafiken. Magistraten äger återkalla tillstånd under samma förutsättningar, som gälla för annan linjetrafik.

Tillstånd att utöva *områdestrafik på landet eller i köping* skall sökas hos ministeriet, där ansökningen avser begagnande av omnibus eller kombinerad bil, eljest hos länsstyrelse.

Vid prövning av fråga om beviljande av tillstånd till områdestrafik skall sökandens tillförlitlighet och lämplighet för utövande av sådan trafik prövas samt tillika tagas i betraktande, huruvida den ifrågasatta trafiken med hänsyn till redan förefintliga trafikmöjligheter är behövlig.

Tillstånd till områdestrafik beviljas av ministeriet eller i enlighet med av ministeriet vid behov meddelade allmänna anvisningar av länsstyrelse för högst fem år med fastställande tillika av trafikområdet, antalet av och stationsorten för de bilar, som i trafiken skola tagas i bruk, tidpunkten för trafikens början, tillståndsvillkoren och trafiktaxan.

För *områdestrafik inom stadsområde* fastställes trafiktaxa av magistraten, å vilken ankommer att med beaktande av trafikbehovet, om så är nödigt, begränsa antalet av de olika bilar, som användas i trafiken. I sådant ärende skall före avgörandet stadsstyrelsens och polismyndighetens utlåtande införskaffas.

Tillstånd att utöva områdestrafik inom stadsområde sökes hos polismyndigheten. Är sökanden tillförlitlig och för utövandet av områdestrafik lämplig, meddelar polismyndigheten, med beaktande av vad magistraten tilläventyrs förordnat, trafiktillstånd för högst fem års tid och bestämmer tillika tillståndsvillkoren.

För all områdestrafik gälla bland annat följande föreskrifter:

1. Där ej övermäktiga hinder eller andra giltiga skäl äro, får den, som erhållit tillstånd till områdestrafik, icke vägra att på anhållan utföra körning i enlighet med trafiktillståndet.

2. Tillstånd till områdestrafik medför även rätt att företaga tillfällig färd utom trafikområdet. Bil bör då utan dröjsmål föras tillbaka till stationsorten, och föraren får därvid åtaga sig transporter i återfärdens riktning.

3. Ägare av bil i områdestrafik må även, där trafikbehovet inom det egna området sådant medgiver och han eljest har tillfälle därtill, med skriftligt till-

stånd av polismyndigheten å stationsorten för viss tid, ej över fyra månader i sänder, förflytta bilen för arbete till utom området belägen arbetsplats eller uthyra densamma för befordran av viss persongrupp utom distriktet, dock utan rätt för honom att inom det främmande området idka annan trafik.

4. Därest den, som erhållit tillstånd till områdestrafik, ej längre uppfyller förutsättningarna för erhållande av sådant trafiktillstånd eller trafikvillkoren ej iakttagas eller trafiken eljest icke behörigen handhaves, kan den myndighet, som meddelat tillståndet, återkalla detsamma för viss tid eller helt och hållet.

Bedrives yrkesmässig trafik med annat motorfordon än bil, skola bestämmelserna om den yrkesmässiga trafiken i tillämpliga delar lända till efterrättelse.

I förordningen meddelas undantag för vissa av postverket och statsjärnvägarna utförda transporter. Sålunda äger *postverket* rätt att utan tillstånd använda bil för befordran av post.

Likaså äro *statsjärnvägarna* berättigade att utan tillstånd använda bil för befordran av järnvägsförsändelser från bestämelsestation till mottagare och från avsändare till järnvägsstation eller för att ersätta sådana tågturer å viss bandel, som det icke lönar sig att upprätthålla.

Enligt förordningen skall vid ministeriet tillsättas ett automobiltrafikråd för bestämmande av de riktlinjer, som vid handläggning av ärenden rörande yrkesmässig biltrafik skola följas, och för förberedande behandling av sådana frågor rörande linje- och områdestrafik, som äro av principiell natur, samt för avgivande av vissa utlåtanden. Statsrådet förordnar för tre år i sänder en ledamot att företräda järnvägsförvaltningen, en post- och telegrafförvaltningen, en väg- och vattenbyggnadsförvaltningen samt en den yrkesmässiga biltrafiken. Ordförande är ministern för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena eller, vid förfall för honom, den innehavare av tjänst vid ministeriet, som av statsrådet förordnats till vice ordförande.

Tyskland.

Persontrafik.

Persontrafiken med bil är i Tyskland reglerad huvudsakligen genom en lag av den 4 december 1934 om personbefordran till lands jämte en tillämpningsförordning av den 26 mars 1935. Genom en lag av den 6 december 1937 ha vissa ändringar vidtagits i 1934 års lag.

I företalet till 1934 års lag uttalas det nya Tysklands trafikprogram på följande sätt:

I den nationalsocialistiska staten tillhör ledningen av trafiken statens uppgifter. Trafikmedlen kunna befinna sig i allmän eller enskild ägo. Alla måste emellertid finna sig i de normer, som meddelas enhetligt för hela riket. Varje transportgren måste anvisas de uppgifter, som den med hänsyn till trafiken i dess helhet och näringslivet förmår att bäst lösa.

I en rundskrivelse av rikstrafikministern den 1 april 1935 framhålles, att lagstiftningen har till syfte att utveckla persontrafiken genom att skapa en fast och planmässig ordning i fråga om trafikutövarnas rättsförhållanden.

Lagen äger tillämpning å bland annat yrkesmässig befordran av personer med landsvägsfordon, vilka drivas av maskinkraft eller dragas av djur. Undantag göres för rikspostens s. k. »Landkraftposten», d. v. s. trafik med riks-

postens motorfordon, vilka ha en lastkapacitet av högst 1 ton samt högst 4 sittplatser, förarplatsen inräknad, och vilka huvudsakligen transportera postförsändelser.

Lagen föreskriver koncessionsplikt för såväl linjetrafik som beställningstrafik. Tillstånd kräves även för utökning av fordonsantalet samt för överlåtelse av rörelsen.

Enligt 1937 års lagändring föreligger linjetrafik, då mellan bestämda punkter planmässigt utföras körningar, som tjäna den allmänna samfärdseln. Dessförinnan ansågs trafiken vara att hänföra till linjetrafik, när under en tidrymd av två på varandra följande månader av året mer än två turer i veckan verkställdes mellan bestämda punkter och företaget tjänade den allmänna samfärdseln.

Bestämmelserna i lagen få icke kringgås genom missbruk av den borgerliga rättens eller handelsrättens normer eller möjligheter.

Tillstånd får endast meddelas då sökanden är vederhäftig, då rörelsens säkerhet och prestationsförmåga är styrkt och trafiken icke står i strid med de offentliga trafikintressena. Tillstånd skall vägras, då intet behov föreligger. Tillstånd meddelas företagaren på tid och är personligt.

Vid en trafikutövers död kunna arvingarna tillsvidare fortsätta trafiken. Denna rätt upphör, när rätten fråntages dem eller när de icke inom tre månader tilldelas tillstånd. Fristen kan i visst fall förlängas.

Tillståndsmyndigheten kan återkalla tillståndet, när företagaren överträder de honom enligt lagen åliggande förpliktelserna eller tillståndsvillkoren.

I fråga om *linjetrafik* skola befodringsavgifter, transportvillkor och turlistor godkännas av tillståndsmyndigheten. De måste offentliggöras. De bestämda befodringsavgifterna skola användas enhetligt. Rabatter, vilka icke under samma förutsättningar komma en var till godo, äro uttryckligen förbjudna och ogiltiga. En frist skall fastställas för trafikens öppnande. Tillståndsmyndigheten kan förklara tillståndet utslocknat, om öppnandet icke äger rum inom den i tillståndet angivna eller den eventuellt förlängda fristen. Företagaren är pliktig att uppehålla rörelsen under tillståndets giltighetstid och härför på begäran ställa säkerhet.

I fråga om *beställningstrafik* skall i tillståndsbeviset angivas, huruvida tillståndet skall gälla endast inom tillståndsmyndighetens distrikt eller även utanför detsamma.

Tillståndsmyndigheten kan återkalla tillstånd till dylik trafik, när företagaren under en tidrymd av sex månader icke utövar trafiken eller använder de tillåtna fordonen för andra ändamål.

Den tyska riksposten och den tyska riksbanan behöva enligt lagen intet tillstånd för linjetrafik eller för beställningstrafik, såvitt den senare skall utövas med fordon, som användas i linjetrafik. I lagen utsäges direkt, att bedrivandet av beställningstrafik med fordon, som uteslutande äro bestämda för denna trafik, samt utövande av lokaltrafik (Ortsverkehr) utan medgivande av kommun icke höra till rikspostens och riksbanans uppgifter.

Riksposten och riksbanan skola inom viss tid före inrättandet av linjetrafik göra anmälan härom till den högre förvaltningsmyndighet, vars distrikt beröres av trafiken, samt samtidigt hos varandra. Därest inom viss tid efter anmälnans mottagande invändning göres av den högre förvaltningsmyndigheten, enär företaget står i strid mot den offentliga trafikens intressen eller av riksposten eller

riksbanan, i det de göra gällande, att deras intressen skadas, avgör rikstrafikministern, huruvida trafiken skall tillåtas.

Befordringsavgifter, transportvillkor och turlistor för rikspostens och riksbanans linjetrafik skola offentliggöras.

Godstrafik.

Den yrkesmässiga godstrafiken har reglerats genom en lag av den 26 juni 1935 om fjärrgodstrafik med motorfordon. De viktigaste tillämpningsföreskrifterna återfinnas i en förordning av den 27 mars 1936.

Lagens syfte har i ingressen angivits vara säkerställandet av en skälig konkurrens mellan järnvägar och motorfordon.

Lagen avser emellertid ej något ensidigt skydd för järnvägarna utan strävar att uppmuntra och vidare utveckla riksbanans och de privata företagens fjärrgodstrafik.

Fjärrgodstrafik är varje befordran av gods för andra med motorfordon utöver gränserna för en kommun (»Gemeindebezirk») utanför en cirkel med en radie av 50 km., räknat från fordonets stationsort.

Med *närgodstrafik* förstås godsbefordran med motorfordon för annan inom en kommun eller inom det ovan angivna området (närtrafikområde).

Enligt 1936 års förordning var för beräkningen av närtrafikområdet den kortaste förbindelsen på allmänna, för trafik med motorfordon tillåtna vägar avgörande, räknat från stationsortens medelpunkt (ortsmedelpunkt). Den högre förvaltningsmyndigheten ägde indela städer med mer än 100 000 invånare i distrikt och för varje distrikt bestämma en särskild orsmedelpunkt. Begränsningen av närtrafikområdet skulle för varje ort i riket bestämmas och kungöras av polismyndigheten.

Sedan fastställandet av närzonen efter den kortaste förbindelsen på allmänna, för motorfordonstrafik tillåtna vägar visat sig förenat med stora svårigheter, har rikstrafikministern genom beslut den 14 november 1936 förordnat, att vid fastställandet av närzonen fågelvägen vore avgörande, räknat från medelpunkten i fordonets stationsort. Den högre förvaltningsmyndigheten ägde fastställa en gemensam medelpunkt för flera ekonomiskt sammanhörande kommuner eller förvaltningsdistrikt. Om den på detta sätt dragna gränsen skulle gå genom viss ort, räknades orten i dess helhet till närtrafikområdet.

Stadgandena i lagen äga ej tillämpning på godstransporter, som verkställas med personbilar utan släpvagn eller med motorcykel. Med personbilar förstås i detta sammanhang motorfordon med högst åtta sittplatser, förarplatsen inräknad, vilka med hänsyn till byggnadssättet icke äro avsedda för gods-transport.

Som gods räknas också möbler och levande djur; dock kan enligt lagen rikstrafikministern reglera dessa slag av transporter på sätt, som avviker från föreskrifterna i lagen.

Till fjärrgodstrafik räknas ej

a) befordran av vissa *postförsändelser*, nämligen paket med en vikt upp till 20 kg;

b) *firmakörning*, varmed förstås godsbefordran för ett företags egen räkning, såvitt det befordrade godset förvärvats av företaget för förbrukning, bearbetning eller vidareförsäljning eller producerats, bearbetats eller tillverkats av företaget samt transporten avser att skaffa fram godset till företaget, att

förflytta detsamma inom företaget eller har samband med varornas försäljning. Fordonen måste vid sådan transport betjäna av företagaren eller hans folk, som icke får vara anställt hos andra företagare eller vara självständiga företagare. Fordonen måste vidare tillhöra företagaren eller vara av honom inköpta på avbetalning.

Såsom firmakörning betraktas även det gemensamma användandet av flera företagares fordon (koncerntrafik, föreningskörning) under vissa i 1936 års förordning angivna förutsättningar;

c) transport av *lik* i särskilda likbilar.

Den högre förvaltningsmyndigheten avgör i tveksamma fall, huruvida en godstransport är att betrakta som fjärrgodstrafik.

Kringgående av lagen genom missbruk av rättsformer och genom att skapa skenbara fakta är förbjudet. Enligt 1936 års förordning föreligger ett förbjudet kringgående av lagen i synnerhet, när fordonens stationsort valts godtyckligt, när godset överlätits å det transporterande företaget endast för den tid, transporten sker, samt när en sändning skickas till en ort inom närtrafikområdet, såvida från början en transport över gränserna för detta område är avsedd. I sistnämnda fall göres ingen skillnad, om transporten verkställs med samma fordon eller med omlastning på vägen eller om flera företag äro delaktiga i transporten.

Olagligt utövande av fjärrgodstrafik bestraffas.

Varje utövare av fjärrgodstrafik — utom riksbanan — måste ha *tillstånd* av den högre förvaltningsmyndigheten, vilket tillstånd gäller för hela riket.

Tillstånd är erforderligt icke endast för att börja trafiken utan även för varje utökning av de i rörelsen tillåtna fordonen och för överlåtelse av tillståndet å annan person.

Vid företagares död kunna arvingarna tillsvidare fortsätta företaget. Denna befogenhet upphör om tillståndet återkallats eller om arvingarna icke inom tre månader sökt tillstånd.

Förutsättningar för tillstånd äro, att sökanden är tillförlitlig samt rörelsen driftsäker och prestationsduglig. Tillstånd skall vägras, om ur national-ekonomisk synpunkt intet behov av rörelsen föreligger.

Prövningen av pålitligheten, driftsäkerheten och prestationsförmågan skall huvudsakligen avse frågan,

om sökandens person kan anses borga för, att han håller lagens och taxans bestämmelser,

om hans förmögenhetsförhållanden sätta honom i stånd att utöva en ordnad trafik, samt

om fordonen med hänsyn till byggnadssätt eller beskaffenhet lämpa sig för fjärrgodstrafik.

I förordningen bestämmas de institutioner, som skola höras rörande förhandenvaron av de ovan angivna förutsättningarna för tillstånd.

Tillståndet lämnas för viss tid och är personligt.

Tillståndets giltighetstid skall så bestämmas, att företagaren inom denna tidrymd kan amortera anläggningskapitalet. Tiden skall uppgå till minst åtta år.

Utövare av fjärrgodstrafik äro förbjudna att utom stationsortens närtrafikområde befordra gods åt andra på avstånd understigande 50 km. Hämtning och utkörning av gods, som överlämnas till företagare för befordran i fjärrgodstrafik, är dock tillåtet.

Tillstånd kan inskränkas till transporter inom ett område med en radie av högst 150 km., räknat från fordonets stationsort. Tillståndet kan därvid

meddelas antingen för bestämda trafikförhållanden eller godsslag (1936 års förordning) eller för fjärrtrafik över huvud taget inom denna zon (rikstrafikministerns kungörelse den 30 april 1937).

En utövare av fjärrgodstrafik äger i allmänhet icke bedriva annan verksamhet.

Tillståndet *kan* återkallas, om företagaren försummar de honom enligt lagen åliggande skyldigheterna eller överträder villkoren för trafikillståndet eller när företagaren upprepade gånger icke uppfyllt sina sociala plikter. Tillståndet *skall* återkallas, om vissa stadganden i lagen upprepade gånger grovt överträdas.

Genom lagen har tillskapats ett offentlighetsligt förbund, kallat »*Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband (RKB)*», vilket är en av de mest väsentliga nyheterna i lagen.

Till förbundet måste alla företagare vara anslutna. Om en företagare utträder eller uteslutes ur förbundet, upphör tillståndet att gälla.

Förbundets organisation, medlemmarnas rättigheter och skyldigheter och de förutsättningar, under vilka medlemmarna kunna utträda eller uteslutas ur förbundet, behandlas i ett av rikstrafikministern utfärdat reglemente (se nedan).

Förbundets uppgifter hava noga angivits i lagen:

1. Organisation av fjärrgodstrafiken.
 2. Inrättande av ordercentraler, vilkas begagnande måste stå öppet för alla medlemmar av förbundet.
 3. Beräkning, indrivning och utbetalning av transportavgifter. Anspråk på betalning av transportavgifterna tillkommer uteslutande förbundet, alltså även ifråga om sådana fraktavtal, som ha kommit till stånd utan anlitande av ordercentralerna.
 4. Försäkring av det transporterade godset mot skada.
 5. Övervakning av alla skyldigheter, som åvila parterna i transportavtalet.
- Ytterligare uppgifter kunna av rikstrafikministern anförtros förbundet.
- Rikstrafikministern har uppsikt över förbundet. Om förbundets åtgärder strida mot det allmänna bästa eller om förbundets stadgeenliga uppgifter icke nöjaktigt fyllas, kan rikstrafikministern bevaka förbundets uppgift genom ett särskilt riksombud.

Den 4 maj 1936 utfärdade rikstrafikministern reglemente för RKB.

Förbundet har sitt säte i Berlin. Medlemmar äro de företagare, vilka erhållit tillstånd till fjärrgodstrafik. En medlem kan uteslutas ur förbundet, om han upprepade gånger underlåtit att ställa sig till efterrättelse de i lagstiftningen eller reglementet föreskrivna skyldigheterna eller överträtt förbundets eller dess organs beslut eller råkat i ekonomisk misär. Medlem äger inom viss tid överklaga beslut om uteslutning hos vederbörande tillståndsmyndighet, som med bindande verkan avgör frågan.

Kostnaderna för förbundets verksamhet bestridas genom medlemmarnas avgifter. Beslut om avgifter kräva, för att bli gällande, godkännande av rikstrafikministern samt i vissa fall dessutom av riksministern för finanserna.

Förbundets organ äro presidenten och rådet.

Presidenten, som är förbundets lagliga företrädare, tillsättes och entledigas av rikstrafikministern, vilken även bestämmer presidentens arbetsuppgifter. Presidenten äger ådöma medlemmarna straff om högst 1 000 riksmark för vissa överträdelser. Straffbeslut kan överklagas hos tillståndsmyndigheten.

Rådet består av sju medlemmar. Dessa ledamöter och deras suppleanter måste tillhöra förbundet och tillsättas för tre år i sänder av presidenten, vars beslut dock måste godkännas av rikstrafikministern. Rådet inkallas av presidenten,

då anledning därtill föreligger. För varje kalenderkvartal måste åtminstone ett sammanträde utsättas. Rådet överlägger med presidenten om verksamhetens bedrivande och är rådgivande organ i synnerhet beträffande frågor om fastställande av avgifter.

Presidenten skall före ett räkenskapsårs början upprätta en finansplan för det kommande året, upptagande beräknade inkomster och utgifter, vilken plan kräver godkännande av rikstrafikministern.

Efter räkenskapsårets slut skall presidenten upprätta en redogörelse för inkomster och utgifter under det gångna året. Denna redogörelse skall överlämnas till rådet, som utser granskningsmän. Redogörelsen skall därefter ytterligare granskas av något revisionsföretag, som rikstrafikministern bestämmer i samråd med riksministern för finanserna. Redogörelsen jämte revisionsberättelserna skola föreläggas rikstrafikministern, som meddelar ansvarsfrihet tillsammans med riksministern för finanserna.

Riksbanan har enligt lagen rätt att bedriva fjärrgodstrafik. Den får bedriva sådan trafik:

- a) med egna motorfordon i obegränsat antal,
- b) med främmande fordon. Mellan riksbanan och förbundet kunna nämligen överenskommelser träffas om att sysselsätta företagare, som bedriva fjärrgodstrafik, i riksbanans fjärrgodstrafik eller närgodstrafik. Den tyska riksbanan skall ofördröjligen underrätta rikstrafikministern om sådana överenskommelser med förbundet.

Rikstrafikministern kan ålägga riksbanan inskränkningar med hänsyn till arten och omfattningen av dess fjärrgodstrafik.

Riksbanans fjärrgodstrafik är liksom dess järnvägstrafik underkastad rikstrafikministerns uppsikt.

Lagbestämmelserna om *tarifferna* gälla för alla företagare, som bedriva fjärrgodstrafik, inklusive riksbanan.

Upprättandet av taxor överlämnas åt riksbanan och förbundet. De överenskomna taxorna kräva emellertid godkännande av rikstrafikministern. Kommer enighet icke till stånd, beslutar rikstrafikministern.

Rikstrafikministern kan när som helst påfordra sådana ändringar i *tarifferna*, vilka han anser nödvändiga.

Rabatter eller andra förmåner, som äro att likställa med ett kringgående av det tariffenliga transportpriset, äro förbjudna och skola återgäldas.

Det föreligger skyldighet att offentliggöra *tarifferna* samt förbud mot hemliga rabatter.

Före rikstrafikministerns godkännande eller fastställande av *tariffer* och före väsentliga ändringar i desamma skall ett råd höras, bestående av representanter för skogshushållning, industri, handel m. fl.

Bilaga.

Propositionen nr 161 till 1936 års riksdag.

Förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil.

Härigenom förordnas som följer:

Begreppet yrkesmässig trafik.

§ 1.

Med *yrkesmässig trafik* förstås i denna förordning trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålles åt allmänheten. För sådan trafik gäller, utöver eller i stället för bestämmelserna om annan automobiltrafik, vad i denna förordning nedan stadgas.

Om uppsikt över den yrkesmässiga trafiken.

§ 2.

Länsstyrelserna hava att var för sitt län tillse, att den yrkesmässiga trafiken med hänsyn till det samlade trafikbehovet i länet ändamålsenligt inordnas i det trafiksystem, som bildas av övriga trafikföretag, och i övrigt på lämpligt sätt handhaves.

§ 3.

Jämte den tillsyn över den yrkesmässiga trafiken, som enligt § 2 åligger länsstyrelserna, ankommer det på en därför särskilt inrättad central myndighet — vägtrafikmyndigheten — att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken och främja en sund utveckling därav. I fråga om vägtrafikmyndighetens verksamhet meddelar Konungen närmare föreskrifter.

Beteckningar för olika slag av yrkesmässig trafik m. m.

§ 4.

Yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss sträckning eller mellan vissa orter benämnas i denna förordning *linjetrafik*.

Till linjetrafik är även att hänföra det fall, att utövare av yrkesmässig trafik plägar oberoende av beställning å olika platser upptaga och samtidigt befordra passagerare eller gods för mera än en avsändare.

Linjetrafik, ombesörjd genom omnibus, kallas nedan *omnibustrafik*.

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

Beställningstrafik för godsbefordran benämnas *närgodstrafik*, där utsträckningen av densamma är begränsad på sätt i § 25 är stadgat, samt i övriga fall *fjärrgodstrafik*.

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

Trafik, som uteslutande avser befordran av mjölk eller slaktdjur, skall, oavsett transportens längd, vara att hänföra under närgods- eller närgods-linjetrafik.

§ 5.

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

Mom. 2. Lastautomobil i yrkesmässig trafik må, i den mån tillståndsbefordrande myndighet ej jämlikt § 32 medgivit tillstånd att därmed befordra personer, icke tagas i anspråk för sådan befordran 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.

§ 6.

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

Mom. 2. Trafiktillstånd meddelas beträffande fjärrgodstrafik eller fjärrgodslinjetrafik 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.

I övriga fall meddelas trafiktillstånd av länsstyrelse.

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 i fråga om beställningstrafik å länsstyrelsen i det län, varest stationsorten är avsedd att förläggas.

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 yrkesmässig trafik, ansökaningen avser, ävensom, så vitt ej avses fjärrgodstrafik, bedriven med andra än sökanden tillhöriga automobiler, 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 med varje automobil 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 uppgifter om den taxa samt, i förekommande fall, den tidtabell för befordringen, som önskas fastställd, och om huru trafiken i övrigt skall anordnas och bedrivas.

Mom. 3. Ansökan om tillstånd till fjärrgodstrafik skall innehålla organisationsplan för trafikens bedrivande; åliggande det i övrigt sökanden att till-

handagå med de uppgifter, som vägtrafikmyndigheten för ärendets prövning finner skäl infordra. Där ansökningen eljest avser rätt till beställningstrafik, skall tillämnad stationsort 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 trafikföretag, som beröras av den ifrågasatta trafiken, än även, om förhållandena därtill föranleda, på lämpligt sätt lämna vederbörande vägstyrelse, kommuner och andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig. Avser ansökningen rätt till omnibustrafik uteslutande inom viss stad eller inom stad med dess närmaste omgivning, skall, om ansökningen icke sker å stadens vägnar, dylikt tillfälle alltid beredas vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet i staden. Beträffande ansökan, avseende rätt till befordran i linjetrafik uteslutande av gods, som omförmäles i § 4 sista stycket, eller av skolbarn till eller från skolan, må infordrandet av yttranden efter länsstyrelsens beprövande inskränkas eller underlåtas.

Över ansökan om tillstånd till sådan linjetrafik, för vars bedrivande vägtrafikmyndighetens tillstånd erfordras, skall nämnda myndighet infordra yttrande av vederbörande länsstyrelse eller länsstyrelser, vilka verkställa den utredning, som för ändamålet erfordras.

§ 10.

Över ansökan om tillstånd till beställningstrafik, som icke är att hänföra till fjärrgodstrafik, skall myndighet, som har att meddela dylikt tillstånd, genom tillkännagivande i tidning, som på förhand bestämts, bereda trafikföretag, vilka beröras av den ifrågasatta trafiken, så ock andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig ävensom, där så anses lämpligt, infordra yttrande från sammanslutningar av utövare av sådan beställningstrafik, som avses i ansökningen. Kostnaderna för nämnda tillkännagivande skola gäldas av sökanden. Tillkommer ärendets avgörande länsstyrelse, skall nämnda myndighet jämväl över ansökningen höra polismyndigheten 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 personautomobil 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 vägtrafikmyndigheten infordra yttrande av länsstyrelserna i samtliga län inom det uppgivna fjärrtrafikdistriktet. Före yttrandets avgivande skall länsstyrelse verkställa erforderlig utredning.

§ 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 sådant tillstånd till beställningstrafik, som det tillkommer länsstyrelse att meddela, komma att tillkännagivas, skola intagas i länskungörelserna under senare hälften av sagda månad.

§ 13.

Utan hinder av vad i §§ 9—11 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, utom för så vitt angår omnibustrafik, i tillämpliga delar gälla jämväl beträffande behandling av ansökan om ökning i det antal automobiler, med vilket yrkesmässig trafik må av utövare av sådan trafik bedrivas, eller om insättande av släpfordon i sådan trafik eller om sådant utbyte av automobil eller släpfordon, 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 behöblig 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 inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökningens ingivande icke vara avgörande 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 prövas nödiga. Så vitt ej angår fjärrgodstrafik, i vad den är avsedd att bedrivas med andra än sökanden tillhöriga automobiler, eller omnibustrafik, skall tillståndet 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 med varje automobil befordras. Där så lämpligen kan ske, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Beträffande linjetrafik skall, såvida ej särskilda skäl till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka. I fråga om beställningstrafik, som icke är att hänföra till fjärrgodstrafik.

trafik, 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 innebär för vederbörande tillståndshavare (*fjärrtrafikutövare*) rätt i förening med skyldighet att inom av vägtrafikmyndigheten bestämt område (*fjärrtrafikdistrikt*) upptaga beställningar å samt ombesörja utförandet av till fjärrgodstrafik hänförliga transporter, utgående från ort inom fjärrtrafikdistriktet. Dyligt tillstånd bör inom varje fjärrtrafikdistrikt meddelas allenast en eller eljest ett begränsat antal företagare, som äga förutsättningar för organiserande och bedrivande av fjärrgodstrafik. Under i övrigt lika förhållanden bör tillstånd företrädesvis lämnas organisation av närtrafikutövare.

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* fjärrtrafikutövare skall, i vad på honom ankommer, vara skyldig tillgodose behovet av fjärrgodstrafik med lastautomobiler inom fjärrtrafikdistriktet samt för detta ändamål sörja för att lämpliga, för yrkesmässig trafik i vederbörlig ordning godkända lastautomobiler jämte förare äro till erforderligt antal tillgängliga på lämpliga orter inom distriktet;

2) *att* fjärrtrafikutövare skall, så vitt lämpligen kan ske och vägtrafikmyndigheten ej annat medgivit, för omförmälda ändamål i första hand anlita utövare av närgodstrafik och företrädesvis dem, som före denna förordnings ikraftträdande yrkesmässigt ombesörjt godstransporter på långa avstånd, ävensom taga i anspråk nämnda trafikutövarers för yrkesmässig trafik i vederbörlig ordning godkända och brukade automobiler;

3) *att* fjärrtrafikutövare skall vara underkastad kontroll av vägtrafikmyndigheten eller dess ombud såväl i avseende på anordningarna för trafiken som i fråga 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 fjärrtrafikutövarers försorg verkställas, skola registreras vid av denne å lämpliga platser upprättade beställningskontor, där jämväl i enlighet med av trafikutövaren meddelade anvisningar transporterna skola fördelas mellan vederbörande närtrafikutövare under iakttagande att före denna förordnings ikraftträdande bestående kundförhållanden mellan trafikant och närtrafikutövare i största möjliga utsträckning respekteras;

5) *att* för rörelsens bedrivande anlitad förare icke må vid körning i fjärrgodstrafik för egen eller andras räkning medföra gods utöver vad av fjärrtrafikutövaren eller behörigt ombud för denne medgivits samt ej heller, därest och i den mån han ej därtill i behörig ordning bemyndigats, uppbära trafikutövaren i anledning av verkställd transport tillkommande betalning;

6) att ersättning för av närtrafikutövare på uppdrag av fjärrtrafikutövaren utförda transporter i fjärrgodstrafik skall utgå enligt grunder, som för samtliga av honom anlitade närtrafikutövare under lika förhållanden medföra samma rätt;

7) att fjärrtrafikutövare 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; samt

8) att det skall åligga fjärrtrafikutövare att för behörigt utövande av trafiken ställa ekonomisk garanti, därest och i den omfattning vägtrafikmyndigheten därom förordnat.

§ 17.

Tillstånd till bedrivande av fjärrgodslinjetrafik må meddelas allenast den, som uppfyller de i § 16 stadgade villkor för erhållande av tillstånd till fjärrgodstrafik, och företrädesvis utövare av fjärrgodstrafik, inom vars fjärrtrafikdistrikt den ifrågasatta linjetrafiken är avsedd att framgå.

I fråga om fjärrgodslinjetrafik skall i tillämpliga delar gälla vad angående fjärrgodstrafik är i nyssnämnda § stadgat.

§ 18.

Till efterrättelse för bedrivande av omnibustrafik samt, där så finnes lämpligt, jämväl för annan linjetrafiks bedrivande bör av tillståndsbeviljande myndighet i erforderlig omfattning fastställas tidtabell. Över av trafikutövaren ingivet förslag därtill böra, innan tabellen fastställs, representanter för övriga trafikföretag lämnas tillfälle att yttra sig i den utsträckning, som prövas lämplig.

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 behöfligt och lämpligt, må innehavare av rätt till linjetrafik åläggas skyldighet att i samtrafik med annat trafikföretag 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, ävensom beslut om bifall till sådan ansökan, varom i § 14 är fråga, skall, då beslutet

	meddelats av	delgivas
vägtrafikmyndigheten		länsstyrelse, som om beslutet underrättar vederbörande polismyndighet, statspolisavdelnings föreståndare och besiktningssman för motorfordon;
länsstyrelse		vägtrafikmyndigheten, polismyndighet, statspolisavdelnings föreståndare och besiktningssman för motorfordon samt, så vitt angår sådan linje- eller närgods- trafik, som kan komma att utsträckas till angränsande län, jämväl länsstyrelse inom detta län, vilken om beslutet underrättar vederbörande;
polismyndighet i stad		vägtrafikmyndigheten, länsstyrelse, statspolisavdelnings föreståndare och besiktningssman för motorfordon.

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 yrkesmässig 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 vardera fallet på trafik för person- och för godsbefordran.

Då trafiktillstånd eller medgivande att för yrkesmässig trafik använda automobil återkallats eller på viss tid indragits, skall detta i vederbörande 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 yrkesmässig trafik använda automobiler i riket dels ock angående trafik, som bedrivs jämlikt trafiktillstånd, meddelade av förstnämnda myndighet.

Angående trafiktillstånds giltighetstid.

§ 22.

Mom. 1. Där trafiktillstånd icke på sätt i § 15 sägs, begränsas till viss kortare tid, skall detsamma, så vitt ej särskilda omständigheter till annat föranleda, meddelas att gälla tills vidare.

Mom. 2. Avlider den, som efter vederbörligt tillstånd bedriver yrkesmässig trafik, må rörelsen för dödsboets räkning fortsättas under tid av högst sex månader efter dödsfallet; dock att dödsboet 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, och har i senare fall dödsboet icke inom viss av myndigheten fastställd kort tid anmält annan person, som av myndigheten kan för ändamålet godkännas, anses trafiktillståndet hava upphört den dag, tiden för anmälningsskyldigheten gick till ända eller beslut i frågan meddelades.

§ 23.

När med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest 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 under Kungl. Maj:ts prövning draga 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.

Mom. 1. 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 utan omväg 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 under färden passeras, samt, där det av trängande skäl påfordras, jämväl till annan ort.

Är tillståndshavare ansluten till beställningskontor, upprättat av förening, som i § 31 sägs, gäller om den plats, vilken av beställningskontoret anvisats såsom automobilens uppställningsplats, vad ovan sagts om stationsort.

Mom. 2. Där det för tillgodoseende av tillfälligt behov av persontrafik inom visst område erfordras, må länsstyrelse medgiva, att automobil må under viss tid användas inom sådant område utan att, på sätt i mom. 1 av denna § är stadgat, återföras till stationsorten.

Beslut, varom nu är fråga, ankommer på länsstyrelsen i det län, varest automobilens stationsort är belägen, eller, om automobilen är avsedd att för nämnda ändamål användas i annat län, på länsstyrelserna i de båda länen gemensamt.

§ 25.

Mom. 1. Gods må i närgodstrafik icke befordras utöver en viss transportlängd (*närtrafikavstånd*) inom ett för ändamålet fastställt område (*närtrafikområde*).

När trafikområde skall på lämpligt sätt avgränsas under iakttagande av att det i regel bör utgöra det handels- och transportområde inom ett län eller sammanhängande delar av olika län, till vilket stationsorten närmast är att hänföra. Det ankommer på vägtrafikmyndigheten att efter förslag av vederbörande länsstyrelse närmare bestämma storleken av närtrafikavstånd och närtrafikom-

råde. Ej må utom i de delar av Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län, som äro belägna norr och väster om järnvägslinjerna Bräcke—Storlien och Bräcke—Karungi, närtrafikavstånd eller avstånd från stationsort till närtrafikområdes gräns överstiga 100 km.

Mom. 2. Varje utöware av närgodstrafik skall genom försorg av den myndighet, som för honom meddelat trafiktillstånd, i samband med tillståndets beviljande eller när anledning därtill eljest förekommer, underrättas om för honom fastställt närtrafikområde och närtrafikavstånd samt för detta ändamål mot ersättning tillhandahållas erforderligt antal kartor, angivande nämnda område och avstånd. Av dylika kartor skall ett exemplar städse av förare medföras å automobil, som användes i närgodstrafik, och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman.

Mom. 3. Närgodslinjetrafik må icke utsträckas längre än vad för närgodstrafik med stationsort å linjens ändpunkt högst är medgivet.

§ 26.

Mom. 1. I närgodstrafik må, där ej med trafiktillstånd förenade villkor och bestämmelser annat föranleda, transport av gods under iakttagande av vad i § 25 är stadgat verkställas för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits automobilens förare å stationsorten. Efter det av sådan beställning föranledda transporter verkställts, skall automobilen utan omväg omedelbart återföras direkt till stationsorten. Under återfärden må automobilen tagas i bruk för transport av gods till stationsorten eller till ort, som under återfärden passerar, ändå att beställning å transporten icke mottagits å stationsorten.

Är utöware av närgodstrafik ansluten till beställningskontor, upprättat av förening, som i § 31 sägs, skall vad i § 24 mom. 1 andra stycket är stadgat, äga motsvarande tillämpning.

Mom. 2. För närgodstransport uteslutande inom viss stad må icke användas automobil med stationsort utom staden, där ej länsstyrelsen sådant medgivit.

Länsstyrelse må ock, där skäl därtill äro, förordna, att inskränkning, som sålunda gäller i fråga om rätt till godsbefordran inom stad, även skall tillämpas inom annat samhälle eller beträffande visst område inom länet.

Länsstyrelses beslut om sådan inskränkning skall intagas i länskungörelserna.

Mom. 3. Där det för tillgodoseende av tillfälligt behov av godstransporter inom visst område erfordras, må länsstyrelse medgiva, att automobil må under viss tid användas inom sådant område utan att, på sätt i mom. 1 av denna § är stadgat, återföras till stationsorten.

Beslut, varom nu är fråga, ankommer på länsstyrelsen i det län, varest automobilens stationsort är belägen, eller, om bilen är avsedd att för nämnda ändamål användas i annat län, på länsstyrelserna i de båda länen gemensamt.

§ 27.

Till befordran i närgodstrafik eller närgodslinjetrafik må icke mottagas gods, därest av omständigheterna 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 fjärrtrafikutöware utsträckas såväl till orter, belägna inom det för honom fastställda fjärrtrafikdistriktet, som till orter utom det-

samma, dock under iakttagande att gods icke må inom annat fjärtrafikdistrikt upptagas för befordran annat än efter uppdrag av fjärtrafikutövare i sistnämnda distrikt eller den, som med laga verkan äger företräda honom vid meddelande av sådant uppdrag.

§ 29.

Utövare av närgodstrafik må, därest och i den mån han därom anmodas av fjärtrafikutövare eller den, som med laga verkan äger i sådant avseende företräda denne, ombesörja transporter för fjärtrafikutövarens räkning under iakttagande av för sådan trafik gällande bestämmelser.

§ 30.

Innehavare av tillstånd till yrkesmässig 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 sådan trafik upplåttna vägar, allt under förutsättning:

- a) att befordringen icke är enligt gällande författningar förbjuden,
- b) att befordringen kan ske med automobil, som trafikutövaren erhållit tillstånd att använda i yrkesmässig trafik, eller, vad fjärrgodstrafik angår, antingen med sådan automobil eller med automobil, vilken fjärtrafikutövare eljest äger anlita,
- 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 lastbils-sändning;

ägande 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 § stadgad befordringsplikt.

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

Har i beställningstrafik ersättning för hel automobillast 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 den tillståndsbeviljande myndigheten därom förordnat, vara skyldig att ansluta sig till viss av nämnda myndighet godkänd förening av utövare av yrkesmässig trafik för upprättande av beställningskontor eller för handhavande av de gemensamma uppgifter, som myndigheten finner eljest böra för trafikens ordnande åläggas en sådan sammanslutning.

Angående automobiler i yrkesmässig trafik.

§ 32.

Mom. 1. Automobil må icke användas i yrkesmässig 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 yrkesmässig trafik med tillkopplat släpfordon bedrivas, utan att släpfordonet blivit i angiven ordning för trafiken godkänt. Vid godkännande, som ovan sägs, skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må befordras med bilen eller släpfordonet.

Rätt att utöver vad enligt § 5 mom. 2 är stadgat för befordran av personer i yrkesmässig trafik använda lastautomobil må endast undantagsvis på särskilda skäl medgivas; och skola, där tillstånd därtill lämnas, för trafiken påkallade anordningar å lastautomobil 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 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 utronande av huruvida automobil, som användes i yrkesmässig trafik för personbefordran, 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 besiktningens avslutande utfärda och tillhandahålla automobilens ägare bevis om att besiktningen verkställts.

Befinnes vid besiktningen bilen icke vara i föreskrivet och lämpligt skick, skall besiktningsmannen, därest den påtalade bristfälligheten ej inom av besiktningsmannen föreskriven tid blivit avhjälpd, göra skriftlig anmälan där om hos länsstyrelsen i det län, där bilen har sin hemort.

Angående skyldighet att för registrering anmäla den verkställda efterbesiktningen är stadgat i motorfordonsförordningen.

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

De befogenheter, som jämlikt motorfordonsförordningen tillkomma länsstyrelse att förordna om besiktning av automobil och att meddela förbud mot automobilens användande tillkomma med avseende å automobil, som användes i yrkesmässig trafik, jämväl myndighet, som meddelat trafikillstånd.

Mom. 3. Om den eller de automobiler, som äro godkända för yrkesmässig trafik för personbefordran, så ock om härutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelse eller annan myndighet, som i dylikt ärende meddelat beslut lämna vederbörande besiktningsman underrättelse.

Mom. 4. Där så finnes påkallat äger länsstyrelse föreskriva, att 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 beställningstrafik för befordran av personer, skall, där ej myndighet, som meddelat trafik-

tillståndet, annorlunda föreskrivit, vara försedd med av myndigheten godkänd väl synlig taxameter.

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

Vad i detta mom. är stadgat skall icke, där ej vederbörande myndighet annorlunda förordnat, tillämpas på omnibus, som med vederbörligt tillstånd användes för beställningstrafik.

§ 33.

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

Angående förare av automobil i yrkesmässig trafik.

§ 34.

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

Trafikkort berättigar icke till förande av omnibus i yrkesmässig 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 yrkesmässig trafik.

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

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

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

Mom. 4. Över utfärdade trafikkort skall länsstyrelse antingen föra särskild förteckning eller 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 trafikkortet samt dag för dess utlämnande.

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

I enahanda ordning skall, då tjänstgöringen upphört, anmälan härom göras. Anmälan, varom nu sägs, vare avgiftsfri.

Mom. 6. Länsstyrelse, som utfärdat trafikkort, må, när anledning därtill förekommer, återkalla detsamma eller, om det kan antagas, att förare skall utan sådan åtgärd låta sig rättas, meddela varning. Sådant varning må ej överklagas. Beslut om återkallelse skall, där ej länsstyrelsen annorlunda förordnat, gå i

omedelbar verkställighet. Beslutet skall tillkännagivas i tidning i orten och kungöras rikets polismyndigheter.

Har återkallelse skett, åligger det föraren att efter anmaning överlämna trafik-kortet till länsstyrelsen.

Varder, efter anförda besvär, beslut om återkallelsen upphävt, skall trafik-kortet återställas till föraren.

Beslut, varigenom traffikkort 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 traffikkort för besiktningsman eller polisman ävensom angående påföljd för ur-aktlåtenhet härav skall vad angående körkort är i sådant avseende stadgat äga motsvarande tillämpning.

§ 35.

I företag för yrkesmässig trafik, på vilka lagen om arbetstidens begränsning icke är att tillämpa, må i yrkesmässig trafik tjänstgörande förares arbetstid under tjugufyra på varandra följande timmar icke, där ej särskilt förhållande annat påkallar, överskrida tio 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 automobilen befordras, ävensom rast, som understiger trettio minuter eller under vilken föraren icke äger frihet att avlägsna sig från automobilen. 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 trafiktillstånd, ävensom vägtrafikmyndig-heten äger föreskriva ytterligare begränsning av arbetstiden. Sådan föreskrift skall intagas i trafiktillståndet.

Angående taxa i yrkesmässig trafik.

§ 36.

Mom. 1. Utövare av yrkesmässig trafik skall vara underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas:

 beträffande fjärrgodstrafik och fjärrgodslinjetrafik av Konungen,

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

 beträffande yrkesmässig trafik i övrigt av länsstyrelse i det län, där stations-orten är belägen.

Mom. 2. Taxa för yrkesmässig trafik skall angiva avgifter, som trafikut-övaren må äga rätt att för person- eller godsbefordran fordra (maximiavgifter).

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

Mom. 3. Myndighet, som äger fastställa taxa, må, så vitt linje- eller fjärrgodstrafik angår, *antingen* jämte maximiavgifter fastställa även sådana avgif-ter, under vilka trafikutövare ej må äga rätt verkställa befordran (minimiavgif-ter), *eller* i stället för maximi- och minimiavgifter fastställa avgifter, som skola av trafikutövare oförändrade tillämpas (fasta avgifter).

Mom. 4. Allmänna grunder för uppställning av taxor för annan yrkesmäs-sig trafik än fjärrgods- eller fjärrgodslinjetrafik 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 yrkesmässig trafik inom visst område fastställd, skall, om resan börjat inom detta område men utsträcket även till annat område, den i förstnämnda område gällande taxan fortfarande tillämpas, där ej annorlunda avtalas.

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

Angående statistiska uppgifter m. m.

§ 37.

Om skyldighet att i beställningstrafik för godsbefordran föra anteckningar angående transporter och förares arbetstid ävensom angående skyldighet att för offentlig myndighet uppvisa och under viss tid förvara dylika anteckningar meddelas bestämmelser av Konungen.

§ 38.

Utövare av yrkesmässig 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 jämte 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 ställes 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 utövare av yrkesmässig 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 företets för automobilen senast utfärdat besiktningsinstrument eller, i förekommande fall, typintyg.

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

Där automobil, som nyss nämnts, tillika brukas i yrkesmässig 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, benämnes i denna förordning *transportförmedling*. Dylik rörelse 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 närgodstrafik från ort, varest rörelsen skall bedrivas, av länsstyrelse.

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

1) transportförmedling, som utövare av yrkesmässig trafik 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 befördran 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 drivas 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 förmäles, skall i tillämpliga delar gälla vad i §§ 10 och 11 är stadgat eller, därest och i den mån ansökningen 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 prövas nödiga; skolande vad i § 15 mom. 1 första och andra styckena ävensom vad i §§ 22 och 23 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 länsstyrelse, 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 närtrafikområde och närtrafikavstånd 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 yrkesmässig trafik, samt, om fråga är om transport i fjärrgods- eller fjärrgodslinjetrafik, endast till automobil, som enligt vad särskilt är stadgat må efter uppdrag av fjärrtrafikutövere användas i sådan trafik.

Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

§ 41.

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

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

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

eller åsidosätts av vederbörande myndighet vid meddelande av trafikstillstånd eller tillstånd till bedrivande av uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller eljest enligt denna förordning lämnade föreskrifter,

eller fordras vid yrkesmässig 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 eller § 39 mom. 6 första punkten,

eller uraktlåter någon, som innehar tillstånd till yrkesmässig trafik, att fullgöra skyldighet, som enligt § 30 åligger honom,

eller bryter innehavare av trafikstillstånd mot vad i § 35 är stadgat eller mot föreskrift, som meddelats med stöd av samma §, eller använder han förare till arbete i strid mot vad i samma § eller i dylik föreskrift är stadgat,

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

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 yrkesmässig 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 yrkesmässig trafik automobil, motorcykel eller släpfordon utan att hava godkänts för sådan trafik,

eller brukas i uthyrningsrörelse automobil, motorcykel eller släpfordon utan att hava 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 trafiktillstånd eller tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling, sådan 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 yrkesmässig 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 förmåles, 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 § 25 mom. 2 sista punkten, § 34 mom. 6 andra stycket, § 36 mom. 7 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 hanseenden gäller beträffande motorcykel.

§ 44.

De för ägare av motorfordon och släpfordon stadgade ansvarsbestämmelserna 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. I fråga om motorfordon eller släpfordon, 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 i fråga om ansvar, som enligt §§ 41—43 skall ådömas innehavare av tillstånd till utövande av yrkesmässig 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 förnärmat, åtalas av allmän åklagare, ändå att angivelse där- om 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*, *omnibus*, *släpfordon* 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 motorcykel.

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

§ 50.

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

§ 51.

Tjänsteman, som har att avgiva utlåtande angående frågor om trafikillstånd eller om tillstånd till bedrivande av sådan rörelse, varom i § 39 eller 40 förmåles, 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, i vad detsamma 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, där han ej är hos myndigheten anställd kommissionär, 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 trafikillstånd eller tillstånd till bedrivande av rörelse, varom i §§ 39 eller 40 förmåles, eller tillstånd till åtgärd, som i § 14 sägs, utan hinder av besvär till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bliva vederbörligen förordnat. Beslut om tillstånd, som nyss sagts, vare, där ej på grund av särskilda skäl i tillståndet annorlunda förordnats, icke 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 yrkesmässig 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.

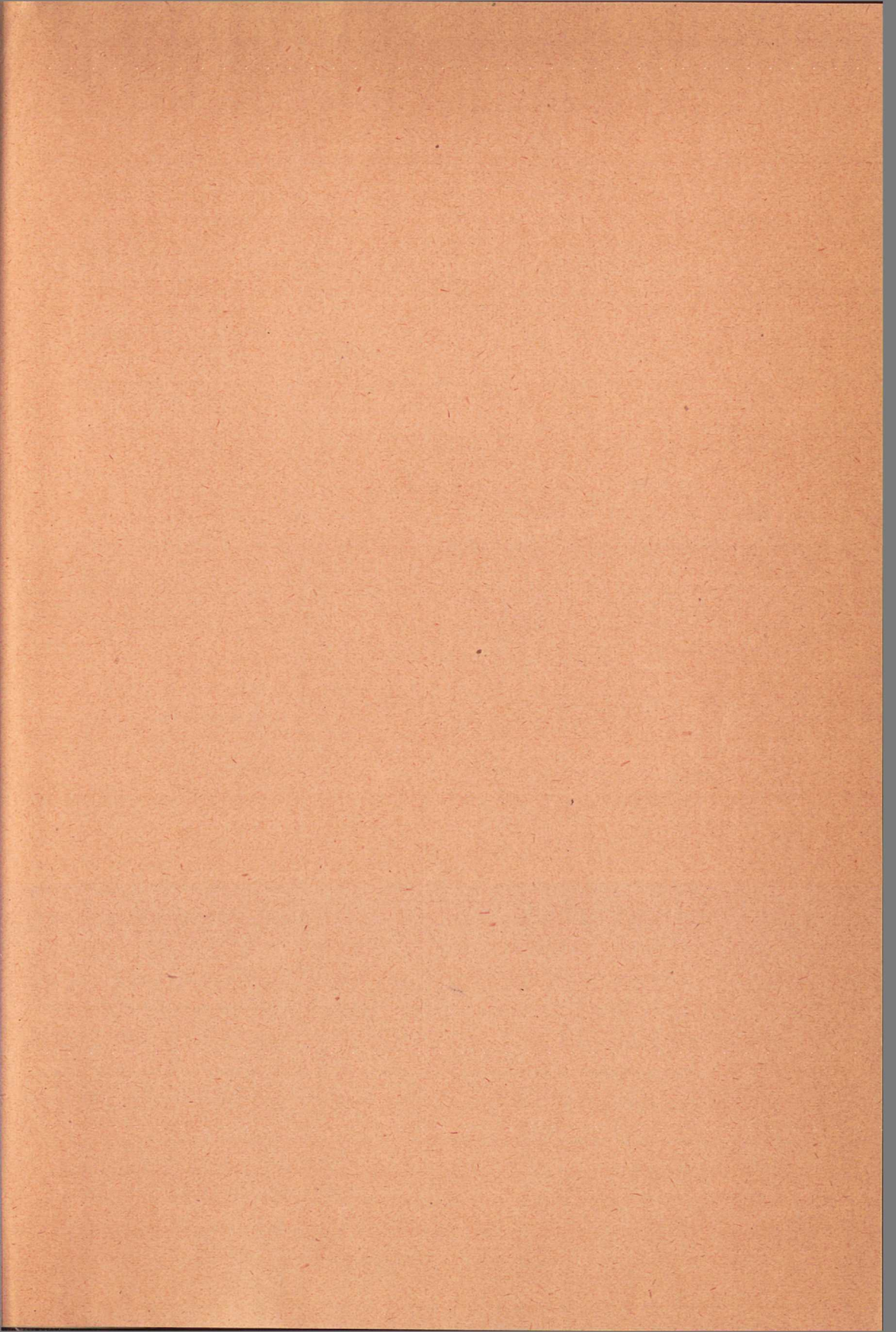
§ 54.

Förfaranden, som uppenbart åsyfta kringgående av bestämmelserna i denna förordning, skola anses utan verkan vid uppkommande frågor om tillämpligheten av förordningen.

Övergångsbestämmelser.

Denna förordning skall träda i kraft den 1 januari 1938, från och med vilken dag motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284), i vad densamma ej dessförinnan satts ur kraft, skall upphöra att gälla. På vägtrafikmyndigheten, länsstyrelser eller polismyndigheter ankommande åtgärder för förordningens tillämpning från nämnda tidpunkt skola i god tid dessförinnan vidtagas. Mot beslut, som i anledning därav meddelats, äger vederbörande att föra talan enligt bestämmelserna i denna förordning. Vid ikraftträdandet skall förordningen, under iakttagande av vad nedan är stadgat, tillämpas jämväl på yrkesmässig trafik, vartill tillstånd dessförinnan meddelats.

Vid förordningens ikraftträdande gällande tillstånd för personbefordran i linje-, stads- eller länstrafik skola efter samma tidpunkt fortfarande äga giltighet. Vid samma tidpunkt gällande tillstånd till stads- eller länstrafik för godsbefordran 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 1 juli 1937 anmäla detta till vederbörande länsstyrelse för erhållande av uppgift om närtrafikavstånd och närtrafikområde. Tillstånd till linjetrafik för godsbefordran, som enligt äldre bestämmelser 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 i fråga om linjens längd, som må finnas erforderlig.



Statens offentliga utredningar 1938

Systematisk förteckning

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

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

- Riktlinjer för en lagstiftning om ägareförbehåll och avbetalningsköp. [11]
Betänkande med förslag till lotteriförordning m. m. [17]
Betänkande med förslag till lag om frivillig pensionering av i enskild tjänst anställda m. m. [18]
Betänkande med förslag till reformerad hyreslagstiftning. [22]
Betänkande med förslag till lag om villkorlig frigivning m. m. [25]
Betänkande med förslag till trafikförsäkringslag jämte därmed sammanhängande författningar. [27]
Betänkande med förslag rörande djurskyddslagstiftning. [36]
Processlagberedningens förslag till rättegångsbalk. 1. Lagtext. [43] 2. Motiv m. m. [44]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

- Undersökning av taxeringsutfallet beträffande jordbruksfastighet å landsbygden enligt beredningsnämndernas förslag vid 1938 års allmänna fastighetstaxering. [12]
1936 års uppborrdskommitté. Betänkande med förslag till omorganisation av uppborrdsväsendet och folkbokföringen m. m. Del 1. Uppborrdsväsendet. [46] Del 2. Folkbokföringen. [41] Del 3. Organisation och kostnader. [48]
Uppborrds- och folkbokföringsreformen. [51]
1936 års lönekommitté. Betänkande med förslag till civilt icke-ordinariereglemente. [52]
1936 års lönekommitté. Betänkande med förslag till militärt avlöningsreglemente. [55]

Politi.

- Betänkande ang. omorganisation av polisskolan i Stockholm m. m. [1]

Nationalekonomi och socialpolitik.

- Betänkande i näringsfrågan. [6]
Betänkande ang. barnbeklädnadsbidrag m. m. [7]
Betänkande ang. förvärvsarbete och kvinnors rättsliga ställning vid äktenskap och barnsbörd. [13]
Betänkande ang. landsbygdens avfolkning. [15]
Yttrande med sociala synpunkter på befolkningsfrågan. [19]
Betänkande ang. barnkrubbor och sommarkolonier m. m. [20]
Arbetslöshetsräkningen den 31 augusti 1937. Del 1. [21]
Betänkande med vissa demografiska utredningar. [24]
Betänkande med utredning och förslag rörande statsbidrag till anordnande av bostäder åt äldre och änkor i s. k. pensionärhem. [40]
Betänkande med förslag ang. reglering av strandbebyggelsen m. m. [45]
Betänkande ang. gift kvinnas förvärvsarbete m. m. [47]
Slutbetänkande avgivet av befolkningskommissionen. [57]

Hälsa- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

- Betänkande med utredning och förslag rörande produktions- och avsättningsförhållandena inom trädgårdsnäringsen. [5]
Den statliga egnahemsverksamheten. [34]
Betänkande med förslag till ändringar i arrendelagstiftningen. [38]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

- Utredning rörande skogsnäringens ekonomiska läge med förslag till åtgärder för höjande av näringens bärkraft. 1. Förberedande undersökningar och uttalanden. [53] 2. Åtgärder för främjande av en ändamålsenlig virkesproduktion. [58]

Industri.

- Byggnadsindustrin i Sverige. 1. Allmän översikt, yttranden och förslag. [10] 2. Arbetsgivares och löntagares inkomster. [3] 3. Arbetslöshetens omfattning och växlingar. [4]
Betänkande jämte lagförslag ang. lärlingsutbildningen inom hantverket och den mindre industrien. [30]
Normalbestämmelser för järnkonstruktioner till byggnadsverk (järnbestämmelser). [37]

Handel och sjöfart.

- Betänkande med utredning och förslag ang. åtgärder till den svenska exportnäringens främjande. [42]

Kommunikationsväsen.

- Betänkande med förslag till lag om enskilda vägar m. m. [23]
1936 års järnvägskommitté. Betänkande rörande åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. [28]
Försöksutredning beträffande omfattningen av yrkesmässig godstrafik med automobil eller släpvagn under år 1937. [31]
Betänkande med förslag till statliga åtgärder för stödjande av privatflygningens utveckling i Sverige. [39]
Betänkande med förslag till förordning ang. yrkesmässig biltrafik m. m. [59]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

- Förslag till revision av den svenska kyrkohandboken. [2]
1936 års yrkesskolsakkunniga. Betänkande med förslag rörande omorganisation av vissa delar av tekniska skolan i Stockholm. [8]
Betänkande och förslag ang. skolöverstyrelsens organisation. [14]
Betänkande och förslag ang. verksamheten vid kungl. dramatiska teatern, dess förvaltning och ledning. [16]
Betänkande med utredning och förslag ang. centrala verkstadsskolor m. m. [26]
Betänkande med utredning och förslag ang. intagning av elever i första klassen av de allmänna läroverken och med dem jämförliga läroanstalter. [29]
Betänkande med utredning och förslag ang. begynnelse-språket i realskolan. [32]
Betänkande och förslag rörande den andliga vården inom försvarsväsendet. [33]
Betänkande och förslag ang. utsträckning av den årliga lästiden vid folkskolan m. m. [35]
1936 års yrkesskolsakkunniga. Betänkande med förslag ang. utbildningen av lärare i teckning och i slöjd samt för yrkesundervisningen. [49]
Betänkande ang. utbildningen av lärare vid de allmänna läroverken och med dem jämförliga läroanstalter. [50]
Betänkande med utredning och förslag ang. överstyrelse för yrkesutbildning. [54]

Försvarsväsen.

- Utlåtande rörande flottans fartygstyper m. m. [9]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.