



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013

Lastbil och taxi

Förslag till förbättrad företagsstruktur m. m. • Betänkande avgivet av utredningen rörande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken

Ref

LASTBILSCENTRALEN



SOU



Statens offentliga utredningar

1971: 34

Kommunikationsdepartementet

Lastbil och Taxi

Förslag till förbättrad företagsstruktur m.m.

Betänkande avgivet av utredningen rörande
företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken
Stockholm 1971

Stockholm 1971
1971:77
Kommunikationsvetenskap

Lastbil och Taxi

Föreläsning i Transportvetenskap vid KTH

Till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 29 maj 1969 uppdrog departementschefen den 4 juni 1969 åt generaldirektören Erik Severin att såsom sakkunnig närmare utreda företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken. Till sekreterare åt den sakkunnige förordnades samma dag departementssekreteraren Fredrik Björkman.

Till experter åt den sakkunnige har därefter förordnats, den 6 november 1969 departementssekreteraren Bengt Uhnбом och kanslirådet Bruno Öhrn, den 26 februari 1970 kanslichefen Ragne Wiberg och den 3 juli samma år f.d. avdelningsdirektören Nils Hj. Egedal. F.d. kanslichefen Åke Odén har under arbetets gång biträtt den sakkunnige.

Den sakkunnige har ansett det lämpligt att bryta ut den del av uppdraget som avser trafik med lastbil och taxi för att behandla dithörande frågor i här föreliggande särskilda betänkande.

Till den sakkunnige har överlämnats

för yttrande

- a) trafikpolitiska delegationens skrivelse den 4 maj 1970 med förslag om upphävande av bestämmelser om maximitaxa för yrkesmässig trafik i vissa fall; och
- b) rikspolisstyrelsens och statens vägverks gemensamma skrivelse den 26 juni 1970 med förslag till ändring av vägtrafikförordningen; samt

för att tagas i övervägande vid fullgörandet av utredningsuppdraget

- c) JO:s skrivelse den 13 juni 1969 angående tillståndsgivningen avseende drosktrafik i Stockholm m.m.;

- d) Åkeriföretagarnas centralförenings skrivelse den 28 juli 1969 med förslag om införande av marginaltarifferade taxor inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken; och
- e) NO:s skrivelser den 8 december 1965 och den 31 december 1969 angående drosktrafiken m.m.; samt

för kännedom

- f) väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag den 4 januari 1966 till tekniska bestämmelser angående personbilar som används i yrkesmässig beställningstrafik;
- g) Svenska transportarbetareförbundets framställningar den 15 januari 1968 och den 24 mars 1969 om utredning rörande vissa förhållanden inom AB Taxameter i Stockholm; och
- h) Svenska taxiförbundets och Svenska transportarbetareförbundets framställning den 12 oktober 1970 om åtgärder för underlättande av visst samordningsarbete inom taxitrafiken.

Överläggningar har hållits med företrädare för lastbils- och taxinäringen på ett flertal platser i landet.

Av utredningsuppdraget återstår huvudsakligen frågor rörande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga busstrafiken.

Stockholm i mars 1971.

Erik Severin

Fredrik Björkman

Innehåll

| | | | |
|--|----|--|----|
| Skrivelse till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet | 3 | Kapitel 5. Trafiksäkerhet och överbelastning av fordon | 40 |
| <i>Sammanfattning</i> | 7 | Kapitel 6. Driftekonomiska konsekvenser av överbelastning och hög färdhastighet | 43 |
| <i>Författningsförslag</i> | 10 | Kapitel 7. Utredningens förslag till åtgärder mot överträdelser av vägtrafikbestämmelserna | 45 |
| Kungörelse om ändring i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. | 10 | Kapitel 8. Företagsstrukturen | 49 |
| Kungl. Maj:ts kungörelse om visst undantag från bestämmelserna i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. | 17 | Kapitel 9. Lastbilsnäringens nuvarande företagsstruktur m. m. | 52 |
| Kungl. Maj:ts kungörelse om tillstånd i vissa fall till yrkesmässig automobiltrafik för personbefordran enligt förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. | 18 | 9.1 Inrikes beställningstrafik för godsbe- fordran | 52 |
| Kungörelse om ändring i förordningen med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar | 19 | 9.2 Transportförmedling | 56 |
| Kapitel 1. <i>Gällande trafikpolitik</i> | 21 | 9.3 Utlandstrafik med lastbil | 57 |
| Kapitel 2. <i>Direktiven</i> | 24 | 9.4 Utnyttjandegrad och produktivitets- utveckling inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken | 57 |
| Kapitel 3. <i>Vägtrafikens omfattning</i> | 26 | 9.5 Utvecklingen av bilantal, transport- arbete och frakter inom den yrkes- mässiga lastbilstrafiken | 58 |
| 3.1 Väg nätet | 26 | 9.6 Sysselsättningen inom den yrkes- mässiga lastbilstrafiken | 59 |
| 3.2 Högsta medgivna belastning på vägnätet | 26 | Kapitel 10. <i>Utredningens överväganden och förslag rörande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken</i> | 60 |
| 3.3 Antalet lastfordon | 28 | 10.1 Företagsstrukturen | 60 |
| 3.4 Antalet taxibilar | 28 | 10.2 Begreppet trafikutöware | 61 |
| 3.5 Det totala vägtrafikarbetet | 28 | 10.3 Lokalområden | 63 |
| 3.6 Godstransportarbetet | 29 | 10.4 Avbetalningsköp av fordon | 63 |
| 3.7 Persontransportarbetet | 29 | 10.5 Utredningens förslag till regler för avbetalningsköp av fordon | 65 |
| Kapitel 4. <i>Överträdelser av vägtrafik- bestämmelserna</i> | 31 | Kapitel 11. <i>Taxinäringens företags- struktur</i> | 66 |
| 4.1 Allmänt | 31 | 11.1 Allmänt | 66 |
| 4.2 Olika typer av överträdelser | 32 | | |
| 4.3 Statens vägverks undersökningar rörande överlastar | 33 | | |

| | | |
|------|--|----|
| 11.2 | Turordningsprincipen | 67 |
| 11.3 | Taxinäringen i Stockholm | 68 |
| 11.4 | Överlåtelse m. m. av taxitillstånd i vissa fall | 70 |

**Kapitel 12. Utredningens överväganden
och förslag rörande företagsstrukturen
m. m. inom taxitrafiken 71**

| | | |
|------|------------------------------------|----|
| 12.1 | Allmänt | 71 |
| 12.2 | Nya företagsformer | 72 |
| 12.3 | Stationsorterna | 75 |
| 12.4 | Samtrafik | 75 |
| 12.5 | Godstransporter med taxi | 76 |
| 12.6 | Godkännande av taxibil | 76 |

**Kapitel 13. Ett organ för strukturratio-
nalisering m. m. inom den yrkesmässiga
vägtrafiken 77**

| | | |
|------|--|----|
| 13.1 | Allmänt | 77 |
| 13.2 | Ett nytt samordnings- och ratio- naliseringsorgan | 77 |

Bilaga

**AB Svensk Bilprovnings redogörelse för
undersökning angående sambandet mel-
lan stoppsträckor, retardation och for-
donsbelastningar 78**

Sammanfattning

Utredningsuppdraget

I direktiven för utredningen rörande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken slås fast att utvecklingen i fråga om företagsstrukturen inom vägtransportsektorn är en väsentlig fråga vid bedömningen av de ytterligare åtgärder som behövs för att fullfölja de av statsmakterna år 1963 beslutade trafikpolitiska riktlinjerna.

Utredningen skall därför närmare analysera och redovisa bl. a. i vilken utsträckning enbilsföretagen genom lastbilscentraler, transportförmedlingsföretag, taxiföreningar och liknande samverkan ingår i större enheter. Bestämmelser bör utformas så att trafiktillstånd innehåller av det företag eller den organisation som faktiskt utövar de företagarfunktioner trafiktillståndet avser.

Ett andra huvudmål för utredningens arbete skall vara att utforma bestämmelser som effektivare än de nuvarande motverkar överträdelse av vägtrafikbestämmelserna.

Slutligen framhålls att en särskild fråga av betydelse för företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken är villkoren vid köp av fordon. Utredningen bör undersöka möjligheterna att motverka försäljning av lastbilar och andra fordon till personer för vilka en sådan investering står i uppenbart missförhållande till deras ekonomiska förutsättningar. För att inte kon-

kurrensförhållandena skall rubbas bör detta gälla även för firmabilar.

Utredningens redovisning och bedömning av företagsstrukturen bör i huvudsak grundas på tillgängligt material och de särskilda undersökningar som därutöver behövs skall läggas upp så, att de kan slutföras inom relativt kort tid. I fråga om gällande bestämmelser och praxis bör utredningsarbetet begränsas till vad som bedöms vara av direkt betydelse för företagsstrukturen. Det bör beaktas, att innebörden av gällande riktlinjer är att sådana bestämmelser varken formellt eller reellt får innebära nyetableringskontroll.

Allmän bakgrund

Utredningens förslag bör ses mot bakgrunden av förhållandena inom transportsektorn.

Av de allmänna vägarna var år 1970 ca 37 % upplåtna för belastningen 10/16 tons axel- och boggitryck. Därav utgjorde riksvägarnas längd 96 %. Ca 80 % av de drygt 9 600 broarna tillät 10/16 tons axel- och boggitryck. Den normalt tillåtna belastningen på vägnätet är 8/12 tons axel- och boggitryck. Under 1969/70 skedde en kraftig ökning av antalet kilometer väg, där dessa axel- och boggitryck är tillåtna. Utredningen konstaterar att en fortsatt utveckling med kraftiga höjningar av axel-

och boggitryck samt bruttovikt knappast kommer att vara möjlig under den kommande tio- eller femtonårsperioden.

Tillgänglig statistik visar att lastfordonsparkens samlade lastförmåga i % ökat väsentligt snabbare än antalet fordon och att släpfordonens lastkapacitet ökat snabbare än bilarnas.

Antalet taxibilar är för närvarande ca 9 000. Någon ökning anser utredningen inte vara trolig under den närmaste femårsperioden. En fortsatt förskjutning av antalet bilar kommer emellertid sannolikt att ske från landsbygden till expanderande tätortsregioner.

Det totala *inrikes* godstransportarbetet för samtliga trafikmedel i Sverige kan för år 1969 uppskattas till ca 51 miljarder tonkm. Godstransportarbetet beräknas ha ökat under perioden 1960—1969 med ca 9 % per år. Transportvärdet för den år 1960 utförda persontrafiken beräknas ha uppgått till 6,4 miljarder kr. och år 1968 till 15,5 miljarder kr., dvs. en årlig ökning med 12 % under perioden. Taxitrafikens värdemässiga andel av persontrafiken uppgick till ca 400 milj. kr. Ökningen av transportarbetet resp. transportvärdet har varit större än bruttonationalproduktens ökning under samma period.

Av det material utredningen samlat och analyserat framgår att överträdelsena av vägtrafikförordningens bestämmelser om arbets- och vilotider samt belastning fått en besvärande omfattning. I fråga om belastningen har utredningen utförligt redovisat av statens vägverk utförda fordonsvägningar avseende år 1966. Utredningen har kompletterat resultaten av dessa vägningar med viss statistik från rikspolisstyrelsens vägningar åren 1967—1969. Utredningen har även noterat att man vid framtagandet av material för 1970 års långtidsutredning ansett sig kunna dra den slutsatsen att ca 20 % av allt lastbilsgods transporterades som överlast år 1968.

Vidare redogör utredningen för vissa konsekvenser av överbelastning av fordonen och hög färdhastighet samt konstaterar att av undersökningar som AB Svensk Bilprov-

ning utförd åt utredningen framgår att i många fall klarar inte ens fabriksnya fordon gällande bromsbestämmelser om totalvikten överskrids. Vidare har bolaget klarlagt sambandet mellan fordons belastning och stoppräckla genom en serie provkörningar.

Utredningen presenterar också resultaten av vissa prov som SAAB-SCANIA AB och Trelleborgs gummifabrik utfört. Av dessa prov framgår att slitaget på fordon och däck ökar proportionellt snabbare än belastningen av fordonet.

Företagsstrukturen inom lastbils- och taxinäringen kan allmänt sett inte anses vara optimal. Detta motiverar att vissa åtgärder vidtas inom ramen för den fastlagda trafikpolitiken i syfte att åstadkomma större effektivitet och ett från trafikantsynpunkt lämpligare anordnande av trafiken. Härvid bör beaktas att konkurrensen inte drivs så långt att samhällsekonomiska intressen åsidosätts. Samtidigt bör trafiksäkerhet och arbetarskydd främjas. För att åstadkomma detta bör de enskilda företagen föras samman till större enheter.

För lastbilssektorn, där inte mindre än 70 % av företagen har endast en bil, rekommenderar utredningen som övergångsform ökat samarbete i form av helcentraliserade lastbilscentraler. De rådande principerna för tillståndsgivningen gör det mindre lämpligt att tvångsvis överföra tillstånden till dessa lastbilscentraler. Utredningen hävdar emellertid att målet är att lastbilsnäringen skall utövas av aktiebolag som disponerar över både fordon och tillstånd.

Tidigare har nämnts att antalet överträdelser i vissa avseenden av vägtrafikförordningens bestämmelser blivit besvärande. Utredningen anser att ett ökat samarbete i större företagsenheter ökar möjligheterna att bedriva trafik i mera lagliga former. Som en ytterligare åtgärd i syfte att komma tillrätta med dessa missförhållanden föreslår utredningen — utöver vissa administrativa åtgärder — att överträdelser av vägtrafikförordningens bestämmelser i förevarande avseenden uttryckligen skall

anges som återkallelsegrund för trafikillstånd.

Utredningen är vidare av den uppfattningen att företagsstrukturen inom vägtransportnäringen har påverkat bl. a. frekvensen av överträdelser. Utredningen lägger därför fram förslag som innebär en åtstramning av möjligheterna till etablering och expansion inom lastbilsnäringen. Den förbättrade ekonomiska planering, som utredningen anser bli en följd av detta, bör på längre sikt minska den förekomst av överlast och för långa arbetstider m. m. som drivits fram av en pressad ekonomisk situation.

I vad avser taxinäringen konstaterar utredningen att denna praktiskt taget helt bedrivs i form av enmansföretag. Förutsättningarna för att sammanföra dessa till större enheter är emellertid betydligt bättre än i fråga om lastbilsnäringen.

Utredningen föreslår att taxitrafik i princip skall bedrivas endast av särskilda trafikutövande taxibolag som ägs av de förutvarande tillståndshavarna. Dessa bolag bör bildas på grundval av redan existerande beställningskontor och överta dessa kontors uppgifter. I de största tätorterna kan det bli nödvändigt att bilda ett flertal fristående bolag som är anslutna till ett i bolagsform drivet beställningskontor. Där det inte nu finns något beställningskontor bedömer utredningen vinsterna av ett sammanförande i bolagsform som så små att den inte heller föreslår detta. De speciella övergångsanordningar och andra åtgärder som kan krävas belyses av utredningen som även föreslår att trafiknämndernas skyldigheter som tillsynsmyndigheter för taxinäringen skall komma till tydligare uttryck i YTF.

Utredningen lägger vidare fram förslag till lättnader i fråga om bestämmelserna avseende godsbefordran med taxi, samtrafik mellan olika orter samt besiktningförfarande m. m.

Avslutningsvis skisserar utredningen ett nytt rationaliseringsorgan för den yrkesmässiga vägtrafiken i sin helhet.

Busstrafiken

Busstrafikens problem kommer utredningen att behandla i ett kommande betänkande.

Författningsförslag

Förslag till

Kungl. Maj:ts kungörelse om ändring

i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m.m.

Kungl. Maj:t har, efter riksdagens hörande, funnit gott att i fråga om förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik förordna att 3 §, 12 §, 19 § 1 mom., 20 §, 21 § 1 mom. och 3 mom., 25 § 1 mom. och 5 mom., 35 § och 36 § skall ha nedan angivna lydelse.

3 §¹

(Nuvarande lydelse)

Det ankommer på länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken.

¹ Senaste lydelse 1967: 324

(Föreslagen lydelse)

Det ankommer på länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken.

Dessutom ankommer det på trafiknämnderna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av trafik, för vilken nämnderna äro tillståndsbeviljande myndighet.

12 §¹

Trafiktillstånd må meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behövlig samt i övrigt lämplig.

Prövning av trafikens behövlighet skall ej ske i fråga om tillstånd att utföra transporter med lastautomobil, om största last som må befordras med fordonet fastställles till högst 4 000 kilogram, och ej heller i fråga om tillstånd att utföra transporter med sådant fordon, försett med fast anordning för speciellt varuslag,

¹ Senaste lydelse 1969: 689

Trafiktillstånd må meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behövlig samt i övrigt lämplig.

Prövning av trafikens behövlighet skall ej ske i fråga om tillstånd att utföra transporter med lastautomobil, om största last som må befordras med fordonet fastställles till högst 4 000 kilogram, och ej heller i fråga om tillstånd att utföra transporter med sådant fordon, försett med fast anordning för speciellt varuslag, som

(Nuvarande lydelse)

som bestämmes av Konungen eller myndighet Konungen förordnar. Behovsprövning skall ej heller äga rum, om ansökan om trafiktillstånd avser

1) rätt för aktiebolag, handelsbolag eller ekonomisk förening, vars samtliga delägare eller medlemmar visats ha behov av godstransporter för egen rörelse och vars huvudsakliga ändamål är att tillgodose dessa behov, att uteslutande för delägarnas eller medlemmarnas räkning i beställningstrafik utföra dylika transporter med lastautomobil, vars maximilast ej överstiger 6 500 kilogram, eller med lastautomobil jämte släpfordon, vilkas sammanlagda maximilast ej överstiger 8 000 kilogram;

2) rätt att, i omedelbart samband med befordran av mjölk på uppsamlingslinje, transportera fyllnads- och returgoods.

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 ansökans ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan. Avser ansökan tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med annan redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik skall, därest tillstånd anses böra meddelas och förhållandena icke till annat föranleda, tillståndet lämnas utövaren av dylik trafik, därest denne ansökt därom och befinnes lämplig. Om kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag söker tillstånd till linjetrafik med omnibus och gör sannolikt, att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas, om ansökningen bifalles, äger kommunen, landstingskommunen eller företaget företräde framför annan sökande.

(Föreslagen lydelse)

bestämmas av Konungen eller myndighet Konungen förordnar. Behovsprövning skall ej heller äga rum, om ansökan om trafiktillstånd avser

1) rätt för aktiebolag, handelsbolag eller ekonomisk förening, vars samtliga delägare eller medlemmar visats ha behov av godstransporter för egen rörelse och vars huvudsakliga ändamål är att tillgodose dessa behov, att uteslutande för delägarnas eller medlemmarnas räkning i beställningstrafik utföra dylika transporter med lastautomobil, vars maximilast ej överstiger 6 500 kilogram, eller med lastautomobil jämte släpfordon, vilkas sammanlagda maximilast ej överstiger 8 000 kilogram;

2) rätt att, i omedelbart samband med befordran av mjölk på uppsamlingslinje, transportera fyllnads- och returgoods.

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 ansökans ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan. Avser ansökan tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med annan redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik skall, därest tillstånd anses böra meddelas och förhållandena icke till annat föranleda, tillståndet lämnas utövaren av dylik trafik, därest denne ansökt därom och befinnes lämplig. Om kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag söker tillstånd till linjetrafik med omnibus och gör sannolikt, att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas, om ansökningen bifalles, äger kommunen, landstingskommunen eller företaget företräde framför annan sökande.

Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer kan förordna att beställningstrafik för personbefordran med personautomobil får bedrivas endast av aktiebolag som bildats för sådant ändamål

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Tillstånd till beställningstrafik i andra fall än som avses i andra stycket 1) må dock meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill äro. 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. Tillstånd till linjetrafik bör i erforderlig utsträckning upptaga föreskrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande.

Tillstånd att medtaga passagerare vid färd med personautomobil för egen räkning må, därest ej särskilda omständigheter annat föranleda, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga stadgandena i 23, 25, 27 och 29 §§.

Tillstånd att för en tid av högst sex månader bedriva beställningstrafik för godsbefordran eller att för samma tid öka antalet automobiler i dylik trafik må, därest anledning föreligger därtill, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga stadgandena i 27 §.

19 §
*1 mom.*¹ Trafiktillstånd kan av myndighet, som meddelat tillståndet, återkallas eller för viss tid indragas vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i denna förordning, vid underlåtenhet att begagna tillståndet ävensom när tillståndshavaren eljest väsentligt åsidosatt sina skyldigheter såvitt angår trafikens anordnande eller handhavande. Har innehavare av trafik tillstånd gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan

och finnes hava en för verksamheten lämpad organisation och sammansättning.

Tillståndet skall upptaga de villkor och bestämmelser som prövas nödiga. 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. Tillstånd till linjetrafik bör i erforderlig utsträckning upptaga föreskrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs- spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande.

Tillstånd att medtaga passagerare vid färd med personautomobil för egen räkning må, därest ej särskilda omständigheter annat föranleda förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga stadgandena i 23, 25, 27 och 29 §§.

Tillstånd att för en tid av högst sex månader bedriva beställningstrafik för godsbefordran eller att för samma tid öka antalet automobiler i dylik trafik må, därest anledning föreligger därtill, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga stadgandena i 27 §.

1 mom. Trafiktillstånd kan av myndighet, som meddelat tillståndet, återkallas eller för viss tid indragas om vid utövningen av trafiken förekommit svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i denna förordning, eller av de särskilda bestämmelser, som gälla i fråga om föräres arbetstid och vilotid, fordons eller vägars belastning eller fordons hastighet, ävensom när tillståndshavaren eljest väsentligt åsidosatt sina skyldigheter såvitt

¹ Senaste lydelse 1969: 689

(Nuvarande lydelse)

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.

(Föreslagen lydelse)

angår trafikens anordnande eller handhavande eller om han underlåtit att begagna tillståndet. 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.

20 §¹

Tillstånd till utövande av yrkesmässig trafik för personbefordran innebär, på sätt den tillståndsbeviljande myndigheten äger närmare bestämma, rätt till befordran även av gods, som medföres av passagerare.

Tillstånd till utövande av yrkesmässig trafik för personbefordran innebär, på sätt den tillståndsbeviljande myndigheten äger närmare bestämma, rätt till befordran även av gods, som medföres av passagerare.

Tillstånd att med personautomobil bedriva beställningstrafik för personbefordran innebär även, på det sätt och i den omfattning trafiknämnden bestämmer, rätt till befordran med automobilen av smärre gods.

Därest icke annorledes föreskrives av den tillståndsbeviljande myndigheten, innebär tillstånd att med personautomobil bedriva beställningstrafik för personbefordran jämväl rätt att med automobilen befordra uteslutande tidningar, dock icke till större myckenhet än som motsvarar sammanlagda vikten av det största antal passagerare, som må i yrkesmässig trafik befordras med automobilen, varje passagerares vikt därvid beräknad till sjuttio kilogram.

Därest icke annorledes föreskrives av trafiknämnden, innebär tillstånd att med personautomobil bedriva beställningstrafik för personbefordran jämväl rätt att med automobilen befordra uteslutande tidningar, dock icke till större myckenhet än som motsvarar sammanlagda vikten av det största antal passagerare, som må i yrkesmässig trafik befordras med automobilen, varje passagerares vikt därvid beräknad till sjuttio kilogram.

I linjetrafik för personbefordran må jämväl, därest och i den omfattning samma myndighet må finna skäl sådant medgiva, medföras gods för annan än passagerare.

I linjetrafik för personbefordran må jämväl, därest och i den omfattning samma myndighet må finna skäl sådant medgiva, medföras gods för annan än passagerare.

Utan särskilt tillstånd må, efter anmälan till den tillståndsgivande myndigheten, i linjetrafik för personbefordran medföras gods för postverkets räkning.

Utan särskilt tillstånd må, efter anmälan till den tillståndsgivande myndigheten, i linjetrafik för personbefordran medföras gods för postverkets räkning.

21 §

1 mom. Beställningstrafik för personbe-

1 mom. Beställningstrafik för personbe-

¹ Senaste lydelse 1954: 407

(Nuvarande lydelse)

fordran må bedrivas inom stationsorten samt, i den mån så erfordras för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits automobilens förare inom stationsorten, jämväl utom denna; dock må för personbefordran uteslutande inom viss stad icke användas automobil med stationsort utom staden, där ej länsstyrelse sådant medgivit.

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

Förare av automobil, använd i trafik, varom nu är fråga, må icke för att erhålla beställning å körning uppställa eller kringföra automobilen utom stationsorten.

3 mom. Därest det för tillgodoseende av tillfälligt behov av persontrafik inom visst område erfordras, äger länsstyrelse medgiva befrielse från skyldigheten att iakttaga stadgandena i 1 mom. eller föreskrift, som beslutas jämlikt 2 mom.

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

1 mom.¹ Automobil må icke användas i yrkesmässig trafik för personbefordran utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som meddelat trafikillståndet. Då godkännande sökes skall företes intyg av besiktningsman att automobilen är för trafiken lämplig samt, därest automobilen icke är registrerad, meddelas sådana uppgifter om automobilens beskaffenhet, som

¹ Senaste lydelse 1967: 324

(Föreslagen lydelse)

fordran må bedrivas inom stationsorten samt, i den mån så erfordras för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits automobilens förare inom stationsorten, jämväl utom denna. Därvid anses delgivning genom kommunikationsradio ha skett inom stationsorten, om basradion är belägen där. För personbefordran uteslutande inom viss stad må icke användas automobil med stationsort utom staden, där ej länsstyrelse sådant medgivit.

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

Förare av automobil, använd i trafik, varom nu är fråga, må icke för att erhålla beställning å körning uppställa eller kringföra automobilen utom stationsorten.

3 mom. Därest det för tillgodoseende av behov av persontrafik inom visst område erfordras, äger länsstyrelse medgiva befrielse från skyldigheten att iakttaga stadgandena i 1 mom. eller föreskrift, som beslutas jämlikt 2 mom.

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

25 §

1 mom. Automobil eller släpfordon må icke användas i yrkesmässig trafik för personbefordran utan att vara för sådan trafik godkänd av besiktningsman samt innehavare av trafikillståndet till myndighet som meddelat detta överlämnat bevis om godkännandet jämte anmälan om att fordonet skall användas i trafik enligt tillståndet. Vid godkännande skall bestämmas det

(Nuvarande lydelse)

enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret. Sökes godkännande av registrerad automobil hos annan länsstyrelse än den, där bilen registrerats, skall sökanden dessutom förete vederbörligt utdrag ur automobilregistret. Ej heller må i yrkesmässig trafik användas släpfordon för personbefordran utan att fordonet blivit i angiven ordning för trafiken godkänt. Vid godkännande, som ovan sägs, skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må i yrkesmässig trafik befordras med bilen eller släpfordonet.

För befordran av personer i yrkesmässig trafik må lastautomobil godkännas allenast, då särskilda förhållanden därtill föranleda. Därvid skola för trafiken påkallade anordningar å lastautomobilen godkännas av länsstyrelsen eller i fråga om trafik, vartill tillstånd meddelats av trafiknämnd, av denna. Tillika skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet.

Ej må automobil godkännas med mindre det visas, att försäkringsplikten fullgjorts.

Godkännande, varom ovan sägs, kan, när anledning därtill föreligger, av vederbörande myndighet återkallas.

5 mom.¹ Trafiknämnd, som godkänt automobil eller släpfordon för användning i yrkesmässig trafik, skall om beslutet underrätta länsstyrelsen i det län, där fordonet skall anses hava sin hemort.

¹ Senaste lydelse 1967: 324

(Föreslagen lydelse)

högsta antal passagerare, som må i yrkesmässig trafik befordras med bilen eller släpfordonet.

För befordran av personer i yrkesmässig trafik må lastautomobil godkännas allenast, då särskilda förhållanden därtill föranleda. Därvid skola för trafiken påkallade anordningar å lastautomobilen godkännas av länsstyrelsen eller i fråga om trafik, vartill tillstånd meddelats av trafiknämnd, av denna. Tillika skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet.

Ej må automobil godkännas med mindre det visas, att försäkringsplikten fullgjorts.

Godkännande, varom ovan sägs, kan, när anledning därtill föreligger, återkallas av besiktningsman eller myndighet som meddelat trafikillståndet. Återkallas godkännandet av besiktningsman, skall denne ofördröjligen anmäla förhållandet till myndighet som meddelat trafikillståndet och länsstyrelsen i det län där fordonet skall anses hava sin hemort, om denna icke är tillståndsmyndighet.

5 mom. Besiktningsman, som godkänt automobil eller släpfordon för användning i yrkesmässig trafik, skall om beslutet underrätta länsstyrelsen i det län, där fordonet skall anses hava sin hemort.

35 §

Med böter från och med tio till och med trehundra kronor straffes den, som åsido-

Med böter från och med tio till och med trehundra kronor straffes den, som åsido-

¹ Senaste lydelse 1951: 307

(Nuvarande lydelse)

sätter föreskrifterna i 27 § 5 mom. andra stycket eller 29 § 8 mom.

(Föreslagen lydelse)

sätter *dem* i 25 § 1 mom. första stycket stadgade skyldigheten att till vederbörande tillståndsgivande myndighet göra anmälan om godkännande av fordon eller föreskrifterna i 27 § 5 mom. andra stycket eller 29 § 8 mom.

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.

Har innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling ådömts straff för förseelse mot denna förordning *eller* för förseelse vid trafikens bedrivande mot de särskilda bestämmelser som gälla i fråga om förares arbetstid och vilotid, fordons eller vägars belastning eller fordons hastighet, 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.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1972.

Förslag till

Kungl. Maj:ts kungörelse om visst undantag från bestämmelserna i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m.m.

Kungl. Maj:t har med stöd av 2 § förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m.m. funnit gott förordna som följer.

1 §

Ekonomisk förening, som består av medlemmar vilka äger rätt enligt förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m.m. att bedriva yrkesmässig automobiltrafik för godsbefordran med lastautomobil, får utan hinder av bestämmelsen i 5 § första stycket i nämnda förordning med anlitande av innehavare av trafiktillstånd bedriva sådan trafik.

2 §

Förening är vid tillämpning av denna kungörelse underkastad de föreskrifter som enligt förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m.m. och med stöd av förordningen meddelade bestämmelser gäller för anlitad trafikutövare.

3 §

Om vid bedrivande av trafik enligt denna kungörelse förekommit förhållande som enligt 19 § 1 mom. förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m.m. kan föranleda återkallelse av trafiktillstånd, kan länsstyrelse i län, där föreningens styrelse har sitt säte, förordna att vad i denna kungörelse stadgas icke skall tills vidare eller för viss tid äga tillämpning på föreningen. Om sådant förordnande skall i tillämpliga delar gälla vad som är föreskrivet rörande beslut om återkallelse av trafiktillstånd.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1972.

Förslag till

Kungl. Maj:ts kungörelse om tillstånd i vissa fall till yrkesmässig automobiltrafik för personbefordran enligt förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m.m.

Kungl. Maj:t har med stöd av 12 § förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m.m. funnit gott förordna, att tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med personautomobil stationerad i kommun eller del därav som anges i följande förteckning får bedrivas endast av aktiebolag som uppfyller de i nämnda paragraf stadgade förutsättningarna. Om särskilda skäl föreligger får trafiknämnden meddela tillstånd för annan än aktiebolag.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1972.

Före den 1 januari 1972 meddelade tillstånd att bedriva trafik av ifrågavarande slag med i kungörelsen avsedd stationsort får utan hinder av bestämmelserna i kungörelsen gälla till utgången av år 1974, om ej trafiknämnden på ansökan av trafikutövare av särskilda skäl medger att tillstånd får gälla även efter sistnämnda tidpunkt.

Förslag till

Kungl. Maj:ts kungörelse om ändring i förordningen (1959: 575) med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar.

(Nuvarande lydelse)

1 §

Denna förordning äger tillämpning å yrkesmässig försäljning av bilar, dock med undantag för sådana *lastbilar* och bussar vilkas totalvikt överstiger 1 800 kilogram.

Med försäljning förstås varje överlåtelse, där vederlaget har avtalats skola utgå, helt eller delvis, i penningar. Överlåtelse anses föreligga även i det fall, att säljaren i avtalet gjort sådant förbehåll, som avses i 1 § första stycket lagen om avbetalningsköp, eller betecknat avtalet på sätt varom i 1 § andra stycket samma lag förmäles.

1 mom. Säljare må ej utlämna försäld bil, med mindre köparen till honom erlagt minst fyrtio procent av vederlaget (kontantinsats) samt i övrigt förbundet sig att gälda vederlaget inom femton månader eller, då fråga är om *lastbil*, *buss* eller *personbil* avsedd att nyttjas i yrkesmässig trafik, tjugofyra månader (kredittid).

(Föreslagen lydelse)

Denna förordning äger tillämpning å yrkesmässig försäljning av bilar, dock med undantag för sådana bussar, vilkas totalvikt överstiger 1 800 kilogram, *samt av släpfordon*.

Med försäljning förstås varje överlåtelse, där vederlaget har avtalats skola utgå, helt eller delvis, i penningar. Överlåtelse anses föreligga även i det fall, att säljaren i avtalet gjort sådant förbehåll, som avses i 1 § första stycket lagen om avbetalningsköp, eller betecknat avtalet på sätt varom i 1 § andra stycket samma lag förmäles.

2 §

1 mom. Säljare må ej utlämna försäld bil med mindre köparen till honom erlagt, *då fråga är om lastbil vars totalvikt uppgår till högst 1 800 kilogram, buss eller personbil*, minst fyrtio procent av vederlaget (kontantinsats) samt i övrigt förbundet sig att gälda vederlaget inom femton månader eller, då fråga är om *fordon avsett att nyttjas i yrkesmässig trafik*, tjugofyra månader (kredittid).

Då fråga är om lastbil vars totalvikt överstiger 1 800 kilogram eller om släpfordon må säljare ej utlämna försäld fordon, med mindre köparen till honom erlagt, om fordonet är nytt, minst tjugofem procent av kontantinsatsen eller om fordonet är begagnat minst trettiofem procent

Kontantinsatsen må ej inbegripa vad köparen kan hava erhållit såsom försträckning av säljaren eller någon med vilken denne har ekonomisk intressegemenskap.

Har avtalats att köparen äger erlægga del av vederlaget i form av *begagnat motorfordon*, må värdet av detta inräknas i kontantinsatsen.

Kredittiden räknas från och med kalendermånaden efter den då bilen utlämnades av säljaren.

När särskilda skäl därtill äro, må kommerskollegium medgiva undantag från stadgandena i denna paragraf.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1972.

samt i övrigt förbundet sig att gälda vederlaget inom *fyrtioåtta månader* då fakturavärdet överstiger 150 000 kronor eller inom *trettiosex månader* då fakturavärdet överstiger 30 000 kronor men ej 150 000 kronor eller *tjugofyra månader* då fakturavärdet uppgår till 30 000 kronor;

Kontantinsatsen må ej inbegripa vad köparen kan hava erhållit såsom försträckning av säljaren eller någon med vilken denne har ekonomisk intressegemenskap.

Har avtalats att köparen äger erlægga del av vederlaget i form av *begagnat fordon*, må värdet av detta inräknas i kontantinsatsen *sedan det belopp, som kan stå kvar sedan tidigare kreditköp av det begagnade fordonet, avdragits från det värde detta åsatts vid beräkandet av kontantinsatsens storlek.*

Kredittiden räknas från och med kalendermånaden efter den då bilen utlämnades av säljaren.

När särskilda skäl därtill äro, må kommerskollegium medgiva undantag från stadgandena i denna paragraf.

1 Gällande trafikpolitik

Gällande trafikpolitik bygger i allt väsentligt på ett av 1953 års trafikutredning framlagt förslag, Svensk trafikpolitik I (SOU 1961: 23). Enligt direktiven för denna utredning skall de trafikpolitiska åtgärderna inriktas på att till lägsta samhällsekonomiska kostnad tillgodose efterfrågan på transporter. Ett principkrav för att uppnå detta är, framhåller utredningen, att priset på transporttjänsterna täcker de samhällsekonomiska kostnaderna för dessa. För att detta krav skall kunna uppfyllas anser trafikutredningen det vara angeläget att trafikpolitiken stimulerar till en uppdelning av transporter mellan de olika trafikgrenarna i överensstämmelse med deras reella kostnads- och kvalitetsförutsättningar under former som medger företagsmässig effektivitet och transportmedlens sunda utveckling. För att åstadkomma en sådan uppdelning bör reglerings-systemet inte vidareutvecklas utan i stället ersättas av en sådan ordning att en trafikuppdelning erhålls genom konkurrens mellan de olika transportmedlen. Konkurrensen måste emellertid vara effektiv, dvs. bedrivs på i möjligaste mån lika villkor och inom denna ram vara så fri som möjligt. Största möjliga likhet mellan de olika transportmedlens kostnads- och övriga konkurrensbetingelser bör således eftersträvas. Det skulle, understryker trafikutredningen, stå i strid med utredningens principiella grunduppfattning att söka skapa den eftersträva-de likställigheten genom att även på lands-

vägstrafiken lägga förpliktelser motsvarande järnvägarnas. I stället bör dessa förpliktelser avlastas järnvägarna så långt detta är förenligt med kravet på en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar.

Trafikutredningens inställning innebär bl.a., att varje trafikgren i princip helt bör svara för de kostnader denna orsakar samhället. Med hänsyn till de faktiska olikheterna i detta avseende inriktade sig utredningen på ett principiellt förverkligande av ett system med full kostnadstäckning inom samtliga inrikes trafikgrenar. Vidare skall trafikpolitiken tillgodose de krav som ställs från trafiksäkerhetssynpunkt och medverka till att utvecklingen på det tekniska området stimuleras.

I prop. 1963: 191 (S3LU: 1, rskr 424), som i huvudsak baserar sig på trafikutredningens förslag, framhåller föredragande departementschefen bl.a., att fri etableringsrätt och en betydande frihet i övrigt kännetecknar den helt övervägande delen av svenskt näringsliv. En ökad tillståndsreglering på transportområdet skulle avlägsna transportnäringens villkor från vad som gäller inom övriga näringsgrenar. Regleringar innebär också ofta hinder för rationaliseringssträvanden. Den drivfjäder till effektiva transporter som konkurrens i sunda former utgör bör i stället utnyttjas. En samhällsekonomiskt riktigare trafikuppdelning kan nås genom frihet på transportmarknaden och kon-

kurens på lika villkor. På så sätt kan transportarbetet utföras till lägsta möjliga kostnader vilket är ett väsentligt intresse för näringslivet, eftersom transportkostnaderna utgör en betydande del av de totala produktionskostnaderna för ett flertal av de mest betydelsefulla näringsgrenarna i landet.

För att få en mjuk övergång till det nya trafikpolitiska systemet har avvecklingen av de konkurrenshämmande regleringarna på transportmarknaden samordnats i ett reformprogram uppdelat i tre etapper. Den första etappen inleddes den 1 juli 1964 och den andra den 1 juli 1966. Riktningen för genomförandet av den tredje etappen var den 1 juli 1968. Genomförandet av denna har emellertid, som framgår av det följande, av skilda skäl kommit att tills vidare skjutas upp.

För *järnvägstrafiken* innebar reformprogrammet för *första etappen*:

Åtgärder för att fullfölja en viss tidsplan för nedläggningsundersökningar i fråga om trafiksvaga järnvägslinjer.

Fullt driftbidrag fr.o.m. budgetåret 1964/65 till SJ för förpliktelsen att trafikera de trafiksvaga järnvägslinjer, vilka SJ inte fann företagsekonomiskt motiverat att driva men som tills vidare inte nedlagts.

Affärsbanenätet resp. de trafiksvaga järnvägslinjerna betraktades i fråga om den ekonomiska målsättningen för SJ som två separata rörelsegränar.

Förräntningskravet på det i SJ nedlagda statskapitalet begränsades fr.o.m. budgetåret 1964/65 till affärsbanenätet.

Affärsverksutredningen fick uppdrag att behandla finansieringen av uppkommande differens mellan SJ:s aktuella pensionsutgifter och företagets försäkringstekniskt beräknade pensionskostnader under de närmaste decennierna.

Eliminering av driftunderskottet på SJ:s trafiksvaga järnvägslinjer.

Nedskrivning av det i SJ:s trafiksvaga järnvägslinjer investerade statskapitalet.

Delegation till SJ av befogenheten att besluta om vissa i allmänna järnvägstaxan ingående rabatterade avgifter.

Andra etappen innebar:

Slopande av transportplikten och av skyldigheten att likabehandla trafikanterna vid vagn-tilldelning och i taxehänseende.

Befrielse för järnvägarna från skyldigheten att hålla tillämpade transportavgifter offentliga.

Enligt reformprogrammet skulle *tredje etappen* innebära att SJ gavs rätt att tillämpa efter konjunkturen variabla avskrivningar.

För *vägtrafiken* innebar reformprogrammet för *första etappen*:

Från tillämpningen av yrkestrafikförordningens bestämmelser undantogs vissa specialtransporter, t.ex. befördran av vissa lantbruks- och trädgårdsprodukter till förädlingsindustri eller av laster med mera begränsad betydelse för den allmänna transportushållningen, såsom transporter av snö och is i samband med snöröjning, renhållningstransporter och vissa transporter med traktortåg i skogsbruket.

Vidare undantogs vissa s.k. kooperativa körningar med små eller medelstora lastbilar samt transporter av fyllnads- och retur gods i samband med transport av mjölk på uppsamlingslinje från i förordningen föreskriven behovsprövning. För kooperativa körningar avskaffades taxer och transportplikten.

En mindre restriktiv behovsprövning infördes enligt Kungl. Maj:ts föreskrifter för övriga transporter.

Rätten till samåkning med privat personbil utvidgades.

Uthyrningsrörelse med personbil och lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton undantogs från behovsprövning.

Andra etappen innebar:

Från tillämpningen av yrkestrafikförordningens bestämmelser undantogs vissa transporter med traktortåg av lantbruksprodukter eller förnödenheter för lantbruket.

Från behovsprövning undantogs transporter med lastbil eller traktortåg av högst 4 tons maximilast liksom även transporter med specialbilar.

Ytterligare lättnader i fråga om behovsprövningen började tillämpas för övriga transporter. Transportplikten för lastbils- och traktortågstrafik upphävdes.

Reformåtgärderna i *tredje etappen* för vägtrafiken avsågs innebära:

Upphävande av behovsprövning för lastbils- och traktortågstrafik. Vidare förutsattes en ny yrkestrafikförordning.

I enlighet med 1963 års riksdagsbeslut skall reformprogrammets genomförande nog följas med hänsyn till återverkningarna såväl inom transportnäringen som närings-

livet i allmänhet. För att möjliggöra en allsidig bedömning av erfarenheterna från reformarbetet har en särskild delegation, den trafikpolitiska delegationen, tillkallats med representanter för bl.a. transportkonsumenter och trafikutövare med uppgift att såsom rådgivande organ inom kommunikationsdepartementet biträda vid den fortsatta handläggningen av hithörande frågor. I rapport från december 1967 konstaterade delegationens majoritet att erfarenheterna av de båda första etapperna var övervägande positiva och att det inte framkommit några sådana negativa effekter som kunde motivera ett uppskjutande av reformprogrammets genomförande. Delegationen förordade därför att tredje etappen påbörjades den 1 juli 1968.

Regeringen fann emellertid övervägande skäl tala för att denna tredje etapp uppskötts till dess att vissa utredningar som hade samband med den nya trafikpolitikens förverkligande slutförts. Inte heller riksdagen fann det möjligt att med större säkerhet kunna överblicka den trafikpolitiska utvecklingen innan dessa utredningar lagt fram resultatet av sitt arbete och innan verkningarna av de båda första etapperna ytterligare analyserats, (SU 1969: 167 s. 5).

Med hänsyn till att tredje reformetappen ännu inte genomförts har det ålegat den trafikpolitiska delegationen att även fortsättningsvis följa verkningarna av de redan genomförda delarna av reformprogrammet. I skrivelse till kommunikationsdepartementet den 4 maj 1970 har delegationen redovisat erfarenheter från ett antal hearings delegationen anordnat under vintern 1970 i skilda län. Av dessa hearings har, enligt delegationens uppfattning, framgått att större klarhet måste vinnas i vad mån den genom bl.a. lättnader i behovsprövningen i samband med tillståndsgivningen skärpta konkurrensen inom lastbilsnäringsen haft någon negativ inverkan på efterlevnaden av bestämmelserna om arbets- och vilotid, maximilast och tillåten hastighet. Delegationen anser att arbetarskyddsstyrelsen och rikspolisstyrelsen bör höras i dessa frågor. Det står enligt delegationen vidare klart att det

är angeläget att en förbättrad transportstatistik tas fram. Delegationen framhåller också att statistiska centralbyrån har påbörjat arbetet med detta. Vidare anser delegationen det angeläget att en samordning eftersträvas mellan de olika transportmedlen. Den konstaterar även att de för lastbilstrafiken gällande maximitaxorna numera knappast har någon betydelse och föreslår därför att bestämmelserna om dessa liksom motsvarande taxebestämmelser för godsbefordran i linjetrafik och för personbefordran med buss i beställningstrafik upphävs. Beträffande taxor för taxitrafik bör det nuvarande handlägningsförfarandet förenklas. Delegationen framhåller slutligen beträffande lokalområdesindelningen för den yrkesmässiga lastbilstrafiken att denna många gånger kan verka hindrande på en rationell transportplanering. En smidigare ordning bör därför, enligt delegationens mening, eftersträvas.

Direktiven för arbetet inom utredningen rörande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken lämnades till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 29 maj 1969.

Kommunikationsministern redogjorde inledningsvis för de hittills vidtagna åtgärderna och genomförda reformerna i syfte att förverkliga den nya trafikpolitiken. Därefter framhölls att en väsentlig fråga vid bedömningen av de ytterligare åtgärder som behövdes för att fullfölja de trafikpolitiska riktlinjerna var utvecklingen i fråga om företagsstrukturen inom vägtransportsektorn. Rådande förhållanden samt utvecklingen i fråga om verksamhetsformer och företagsstorlekar var av betydelse inte bara för den yrkesmässiga biltrafikens möjligheter att hävda sin ställning i förhållande till firmabilar och privatbilism utan också för strävandena att nå en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken. Frågor rörande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken borde därvid bedömas i ett sammanhang, dvs. bedömningen borde innefatta såväl lastbilstrafik som busstrafik och taxitrafik.

Kommunikationsministern redogjorde därefter för de nuvarande förhållandena inom vägtrafiksektorn och uttalade att företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken till stor del var historiskt betingad. Åkeri- och skjutsverksamheten präglades av emansföretag redan före övergången till

bilar och bussar. De bestämmelser som därefter införts för den yrkesmässiga biltrafiken hade i sin tur i väsentliga hänseenden formaliserat detta förhållande inte bara för taxitrafiken utan också för yrkesmässig trafik med bussar och lastbilar. Utformningen av bestämmelserna för den yrkesmässiga vägtrafiken och den praxis som utvecklats vid tillståndsgivningen torde i hög grad ha verkat konserverande på företagsstrukturen.

Det hade ofta ifrågasatts om vidtagna åtgärder i syfte att förändra den rådande företagsstrukturen stod i överensstämmelse med gällande yrkestrafikförordning. Dessutom kunde det ifrågasättas om det var förenligt med förordningens bestämmelser att innehavare av trafiktillstånd i så hög grad som skett genom anslutning till lastbilscentraler och vissa andra förenings- och bolagsbildningar faktiskt avhänt sig möjligheten att själv bestämma om den verksamhet tillståndet avsåg.

Kommunikationsministern avslutade redogörelsen med konstaterandet att den yrkesmässiga vägtrafikens betydelse för näringslivet i övrigt och samhället som helhet borde beaktas i större utsträckning än som tidigare skett.

Därefter anförde kommunikationsministern följande:

Jag förordar att en sakkunnig tillkallas med uppgift att närmare utreda företagsstrukturen inom hela den yrkesmässiga vägtrafiken och

framlägga de förslag av betydelse för fullföljandet av de trafikpolitiska riktlinjerna utredningen kan ge anledning till.

Utredningsarbetet skall avse åtgärder som kan främja en från samhällsekonomisk synpunkt förbättrad företagsstruktur, innebärande bl.a. att rationella transporter kan utföras med ett fullgott arbetarskydd. Utredningen bör bedrivas så att underlag för ställningstaganden kan redovisas så snart som möjligt. Det innebär att redovisningen och bedömningen av den nuvarande företagsstrukturen i huvudsak får grundas på tillgängligt material och de särskilda undersökningar som därutöver behövs får läggas upp så att de kan slutföras inom relativt kort tid. I fråga om gällande bestämmelser och praxis bör utredningsarbetet i detta sammanhang begränsas till vad som bedöms vara av direkt betydelse för företagsstrukturen. Det bör därvid beaktas att innebörden av gällande riktlinjer är att sådana bestämmelser vare sig formellt eller reellt får innebära nyetableringskontroll. I den mån nuvarande förhållanden motiverar ändrade eller nya bestämmelser bör sådana bestämmelser för att ge effekt inom rimlig tid gälla även för de redan etablerade företagen såvida inte alldeles särskilda skäl motiverar undantag.

Den sakkunnige bör närmare analysera och redovisa bl.a. i vilken utsträckning enbilsföretagen genom lastbilscentraler, transportförmedlingsföretag, taxiföreningar och liknande samverkan ingår i större enheter. Därvid bör särskilt uppmärksammas i vilken grad förekommande samverkan i förenings- och bolagsbildningar innebär att de som innehar trafiktillstånden väsentligen kommit att bli delägare eller anställda i den verksamhet trafiktillstånden avser. Bestämmelser bör utformas så att trafiktillstånd innehåller av det företag eller den organisation som faktiskt utövar de företagarkfunktioner trafiktillståndet avser. Utvecklingen har medfört att motiven för enmansföretag som det normerande inom den yrkesmässiga trafiken har försvagats. Inte minst i fråga om inköp, underhåll och reparation av fordon torde utvecklingen motivera företagsenheter av annan storlek. Detsamma torde gälla möjligheterna att förena kraven enligt de för förarna gällande arbetstidsbestämmelserna med ett rationellt utnyttjande av investeringarna i fordon och annat som behövs för verksamheten.

I det förslag till ny yrkestrafikförordning som utarbetats inom kommunikationsdepartementet har den allmänna bestämmelsen om tillstånd till yrkesmässig trafik utformats så, att trafiktillstånd inte får meddelas om det finns anledning anta att sökanden inte kommer att iaktta trafikanternas berättigade intressen eller bestämmelserna i yrkestrafikförordningen. I dessa föreslås bl.a. ingå ett straffsanktionerat

stadgande om att gällande föreskrifter om högsta färdhastighet skall beaktas vid upprättande av turlista. Liknande bestämmelser om högsta färdhastigheter för övrig förvärvsmässig vägtrafik bör övervägas.

Överträdelse av bestämmelser om axel- och boggitryck, bruttovikt, arbetstid m.m. är straffbelagda i vägtrafikförordningen. I fråga om överlast är även medverkan straffbelagd. Det synes finnas goda skäl att straffbelägga medverkan också när det gäller brott mot arbetstidsregler. Redan avtal om transporter kan tyda på avsikt från beställarens sida att medverka till brott mot gällande bestämmelser. Nuvarande möjligheter att undgå ansvar genom att låta transporterna utföras av formellt fristående trafikutövare skulle begränsas med ett utökat medverkansansvar. Den sakkunnige bör också överväga möjligheterna att utforma påföljderna för överträdelse av bestämmelserna på sådant sätt att straffbestämmelsen blir effektivare än de nuvarande reglerna och i största möjliga utsträckning neutraliserar den ekonomiska vinsten av de överträdelse som sker.

En särskild fråga av betydelse för företagsstrukturen inom den yrkesmässiga trafiken är villkoren vid köp av fordon. Trots frivilliga överenskommelser mellan lastbilsföretagarna och bilhandelsorganisationer torde avbetalningsköp av lastfordon innebära att investeringar inom den yrkesmässiga trafiken i stor utsträckning sker utan en kreditvärdighetsprövning av det slag som i allmänhet tillämpas inom andra näringsgrenar. För att åstadkomma större överensstämmelse med de faktiska förhållanden som i allmänhet gäller för motsvarande investeringar inom andra branscher bör den sakkunnige undersöka möjligheterna att motverka försäljning av lastbilar och andra tunga fordon till personer för vilka en sådan investering står i uppenbart missförhållande till deras ekonomiska förutsättningar. Det angivna syftet bör kunna nå exempelvis genom bestämmelser som inskränker eller föreskriver särskilda villkor för de avbetalningsköp det här är fråga om. En sådan reglering kan ske genom en ändring av förordningen den 11 december 1959 (nr 575) med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar. För att inte konkurrensförhållandena skall rubbas bör sådana bestämmelser gälla även för s.k. firmabilar.

Den sakkunnige bör vara oförhindrad att överväga även andra frågor av direkt betydelse för företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken.

3.1 Vägnetet

Den 1 januari 1970 omfattade landets vägnät sammanlagt ca 331 000 km. Fördelningen på olika vägkategorier framgår av följande.

| Väggategori | längd i km | andel i % |
|---|---------------|--------------|
| Allmänna vägar på landsbygden | 98 050 | 29 |
| därav riksvägar | 12 230 | |
| genomgående länsvägar | 12 903 | |
| övriga länsvägar | 72 917 | |
| Allmänna vägar och gator i städer som är väghållare | 13 450 | 4 |
| Enskilda vägar med underhållsbidrag | 62 084 | 19 |
| Enskilda vägar utan underhållsbidrag | (ca) 158 000 | 48 |
| | (ca) 331 600 | 100 |

Vägverket utförde år 1968 en inventering av standarden inom huvudvägnätet på basis av en kvalitetsgradering av varje särskilt vägvagnsnitt. Undersökningen som utgått från då aktuella trafikförhållanden visar enligt vägverket följande i fråga om vägnarnas geometriska egenskaper och bärighet.

| | Fullgod standard % | Godtag- bar stan- dard % | Icke god- tagbar standard % |
|--------------------------|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| Riksvägar | 35,5 | 29,0 | 35,5 |
| Genomgående länsvägar | 21,5 | 27,5 | 51,0 |

Eftersom huvudvägnätet i stort sett utgörs av belagda vägar kommer en framtida standardhöjning för den del av detta vägnät som inte har godtagbar standard att avse ökning av bärigheten och nybyggnadsverksamhet.

3.2 Högsta medgivna belastning på vägnätet

Den normalt tillåtna belastningen på vägnätet är 8/12 tons axel- och boggitryck. Ca 98 % av vägnätet är för närvarande upplåtet för denna eller högre belastning. Beträffande riksvägarna och andra viktigare vägar eftersträvas att successivt åstadkomma ett s.k. tungt vägnät som kan upplåtas för 10/16 tons axel- och boggitryck. Av totala väglängden var den 1 april 1970 37 % upplåtet för denna belastning. Däri ingår 96 % av riksvägarnas längd och ca 80 % av de drygt 9 600 broarna. Utvecklingen 1953—1970 framgår av fig. 1.

Under år 1969/70 har en kraftig ökning skett av antalet kilometer väg där 10/16 tons axel- och boggitryck är tillåtna. I samband med detta har dispensgivningen för tunga fordon blivit mer restriktiv.

Följande tabell illustrerar de numera till-

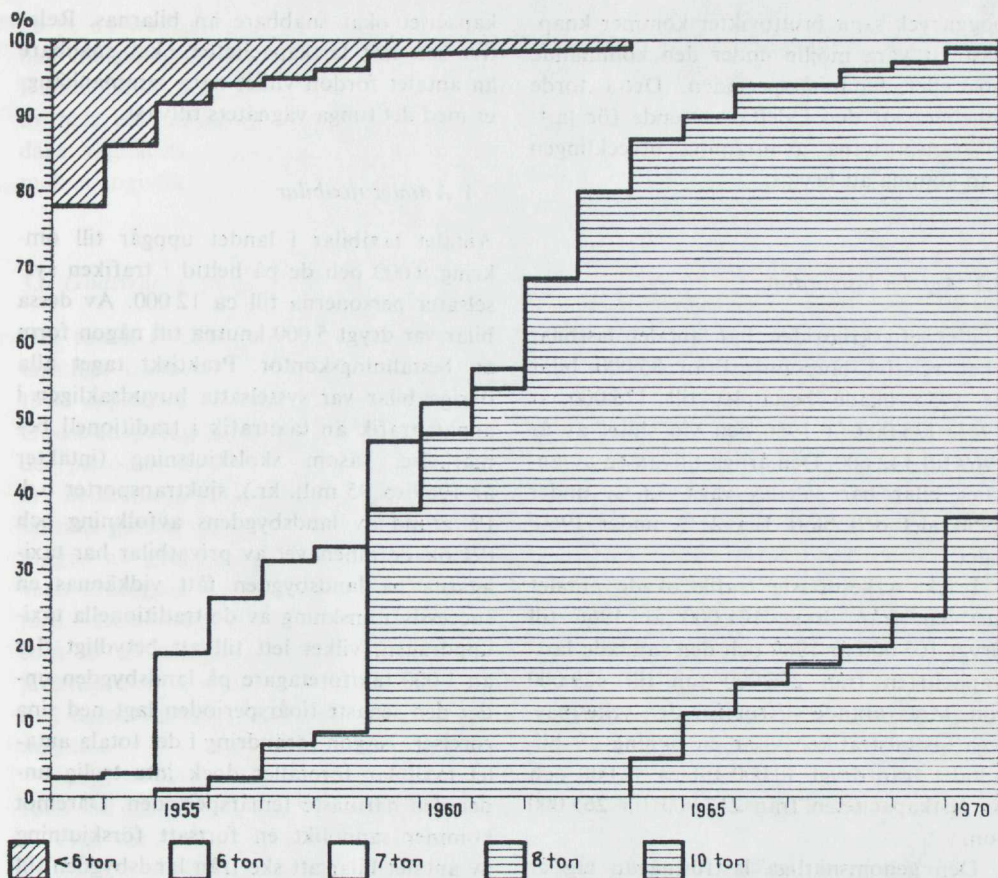


Fig. 1. Vägnetets fördelning i procent efter största tillåtna axeltryck åren 1953—1970.

låtna bruttovikterna vid olika axelavstånd på vägar upplåtna för ett axel- och boggi-tryck av 8/12 resp. 10/16 ton. Som en jämförelse har i tabblån angivits de bruttovikter som före den 1 april 1969 tilläts på 10/16-vägnetet.

Den höjda bärighetsstandarden har inneburit sänkta transportkostnader främst för de tunga transportererna. Samtidigt har emellertid kostnaderna för väghållningen genom det ökade slitaget stigit. En fortsatt utveckling med kraftiga höjningar av axel- och

Tillåtna bruttovikter i ton vid olika axelavstånd:

| Axel-/boggi-tryck i ton | Axelavstånd i meter | | | | | | | | | | |
|----------------------------|---------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | 2 | 4 | 6 | 8 | 10 | 12 | 14 | 16 | 18 | 20 | 22 |
| 8/12 | 12 | 15 | 17 | 20 | 22 | 25 | 27 | 30 | 32 | 35 | 37 |
| 10/16 (efter 1.4. 1969) | 18 | 21 | 24 | 28 | 31 | 34 | 38 | 41 | 44 | 48 | 52 |
| 10/16 (före 1.4. 1969) | 16 | 19 | 21 | 24 | 26 | 29 | 31 | 34 | 36 | 39 | 42 |

boggitryck samt bruttovikter kommer knappast att vara möjlig under den kommande tio- eller femtonårsperioden. Detta torde innebära att den i detta avseende för lastbilstransporterna gynnsamma utvecklingen kan komma att brytas.

3.3 Antalet lastfordon

Under efterkrigstiden har antalet lastbilar ökat relativt långsamt. Från 85 000 bilar år 1950 ökade beståndet till 126 000 år 1961, 133 000 år 1966 och vid slutet av år 1969 till 142 600. Den årliga tillväxten av antalet bilar har således varit 3,6 % under 1950-talet och blott 1 à 2 % under 1960-talet.

I icke yrkesmässig trafik ökade antalet lastbilar från drygt 101 000 år 1966 till drygt 105 000 år 1969 och den samlade lastkapaciteten från 276 000 ton till 429 000 ton. Motsvarande siffror för den yrkesmässiga lastbilstrafiken visar en ökning av bilantalet från drygt 30 000 till ca 37 000 och av lastkapaciteten från 217 000 till 265 000 ton.

Den genomsnittliga lastförmågan låg år 1969 på drygt 4 ton för bilar i icke yrkesmässig trafik och på drygt 13 ton för bilar i yrkesmässig trafik.

Även själva fordonsbeståndet har förändrats. Antalet fordon med stor lastkapacitet har ökat och användningen av släpfordon har blivit vanligare. Den samlade lastkapaciteten hos den yrkesmässiga lastbilstrafiken uppgick år 1966 för bilarna och släpfordonen till 217 000 ton resp. 171 000 ton. Detta utgjorde hälften av den totala lastkapaciteten för alla lastbilar och släpfordon i landet. År 1969 hade den yrkesmässiga lastbilstrafiken ökat sin samlade lastkapacitet till 265 000 resp. 228 000 ton, vilket innebär att yrkesbilismen ökat sin andel av den totala lastkapaciteten till 53 %. Sammanlagt hade lastbilsparken i yrkesmässig trafik en lastkapacitet uppgående år 1966 till 493 000 ton och år 1969 till 694 000 ton. Inom både den yrkesmässiga och den icke yrkesmässiga lastbilstrafiken har släpfordonens last-

kapacitet ökat snabbare än bilarnas. Relativt sett har lastkapaciteten ökat snabbare än antalet fordon vilket nära sammanhängser med det tunga vägnätets tillväxt.

3.4 Antalet taxibilar

Antalet taxibilar i landet uppgår till omkring 9 000 och de på heltid i trafiken sysselsatta personerna till ca 12 000. Av dessa bilar var drygt 5 000 knutna till någon form av beställningskontor. Praktiskt taget alla övriga bilar var sysselsatta huvudsakligen i annan trafik än taxitrafik i traditionell bemärkelse, såsom skolskjutsning (intäkter år 1969 ca 85 milj. kr.), sjuktransporter o.d. På grund av landsbygdens avfolkning och det ökade innehavet av privatbilar har taxiägarna på landsbygden fått vidkännas en successiv minskning av de traditionella taxiuppdragen, vilket lett till att betydligt fler än 1 000 taxiföretagare på landsbygden under den senaste tioårsperioden lagt ned sina rörelser. Någon förändring i det totala antalet taxibilar förefaller dock inte trolig under den närmaste femårsperioden. Däremot kommer sannolikt en fortsatt förskjutning av antalet bilar att ske från landsbygden till expanderande tätortsregioner.

3.5 Det totala vägtrafikarbetet

Det totala trafikarbetet på landsväg som under 1950- och 1960-talen ökade med 10,5 % årligen har hittills beräknats på grundval av vägverkets trafikräkningar på landsbygdens vägar. Inom verket pågår även undersökningar i syfte att finna lämplig metodik för att mäta lastbilstrafikens godstransportarbete och struktur, andelen lastbilar i trafiken m.m. På grundval av den förutnämnda begränsade trafikräkningen beräknas den genomsnittliga trafikökningen under åren 1964—1969 ha uppgått till sammanlagt 45—50 % på riksvägarna, 40—45 % på de genomgående länsvägarna och 25—30 % på övriga länsvägar. Den genomsnittliga ökningstakten på landsbygdens allmänna vägnät i dess helhet beräknas till 41 % eller till knappt 6 % per år. År 1963 utfördes

56 % av trafikarbetet på riksvägnätet, medan motsvarande andel år 1969 var 59 %. Riksvägnätet utgjorde båda åren ca 13 % av hela det allmänna vägnätet. Det sekundära vägnätets andel i trafikarbetet sjönk mellan angivna år från 28 till 25 %.

3.6 Godstransportarbetet

Det totala inrikes godstransportarbetet för samtliga trafikmedel i Sverige kan för år 1969 uppskattas till ca 51 miljarder tonkm. Godstransportarbetet beräknas ha ökat under perioden 1960—1969 med ca 9 % per år. Bruttonationalproduktens tillväxt under samma period uppgick till ca 4,5 %. Ökningen av godstransportarbetet har således varit kraftigare än inom den totala ekonomin. Den sammanlagda godskvantiteten som år 1968 transporterades med lastbil, järnväg och fartyg inom landet uppskattades inom 1970 års långtidsutredning till 700 milj. ton.

Enligt de reviderade beräkningar som utförts vid industriens utredningsinstitut (IUI) år 1968 var lastbilarnas godstransportarbete år 1950 3 miljarder tonkilometer, år 1961 10 miljarder tonkilometer och år 1966 18,1 miljarder tonkilometer. Detta är också det värde som angetts av vägplaneutredningen (SOU 1969: 56). Enligt vägverkets bedömningar synes emellertid det värde som beräknats av IUI ligga för lågt. Med hänsyn till förekommande överlastar beräknar vägverket lastbilarnas transportarbete år 1966 till 22,3 miljarder och år 1968 till 26,3 miljarder tonkilometer. Vägverkets värden har godtagits av 1970 års långtidsutredning och lagts till grund för dess prognoser.

Den årliga genomsnittliga körlängden för lastbilar beräknas ha ökat från ca 2 000 mil år 1950 till ca 2 700 mil år 1966. Denna förändring återspeglar bl.a. förskjutningen i fordonsparken mot större andel tyngre bilar, vilka har avsevärt längre årliga körlängder än de lättare. Variationerna kring genomsnittskörlängden för hela lastbilsparken är mycket stora.

Lastbilarnas andel av det totala inrikes

godstransportarbetet uppgick år 1969 till ca 56 %. Motsvarande tal år 1950 var ca 20 %, år 1961 40,5 % och år 1966 50,3 %.

Den med lastbil totalt transporterade godsmängden har av IUI beräknats till 167 milj. ton år 1950, 228 milj. ton år 1960 och 270 milj. ton år 1964. Vägverkets beräkningar ger högre värden för de tre åren eller 180, 300 resp. 390 milj. ton. För år 1968 har inom 1970 års långtidsutredning den med lastbil transporterade godsmängden beräknats till 630 milj. ton, vilket innebär att 89 % av den med alla transportmedel transporterade inrikes godsmängden detta år gick på lastbil.

Lastbilstransporternas snabba tillväxt beror i hög grad på gods av typen tyngre byggnadsmaterial, grus och schaktmassor. Även transporter av tyngre skogsprodukter och olja har i väsentlig mån bidragit till lastbilstrafikens expansion.

Som framgår av relationen transporterad godsmängd och utfört transportarbete är lastbilarnas transporter till övervägande del kortväga. Ca 80 % av transportarbetet utförs också på kortare avstånd än 100 km.

Fjärrtrafiken på väg ökade sitt transportarbete mellan åren 1950 och 1966 med drygt 15 % per år och uppnådde år 1966 2,3 miljarder tonkilometer. Härefter har ökningen gått långsammare. År 1968 nåddes inte mer än 2,5 miljarder tonkm. De två största transportförmedlingsföretagen, AB Godstrafik & Bilspedition (GBS) samt AB Svenska Godscentraler (ASG), förmedlar den helt övervägande delen av de yrkesmässiga fjärrtransporterna och dominerar därmed denna del av transportmarknaden. Även fjärrtrafiken till och från utlandet har ökat kraftigt.

3.7 Persontransportarbetet

Transportvärdet av landets inrikes persontrafik uppgick år 1960 till 6,4 miljarder kr. och år 1968 till 15,5 miljarder kr., dvs. en årlig ökning med 12 % under perioden. Taxitrafikens värdemässiga andel av persontrafiken år 1968 uppgick, beräknad på

samma sätt, till 2 % eller ca 400 milj. kr.

Den genomsnittliga årliga körlängden för personbilar i icke yrkesmässig trafik uppgår till omkring 1 400 mil enligt bl.a. två vid vägverket genomförda undersökningar. Det föreligger dock interregionala variationer, vilka förmodas sammanhånga med variationer i befolkningens geografiska fördelning i förhållande till arbetsplats- och serviceområdenas lokalisering. I "storstadsdominerade" län medför en omfattande pendling från allt längre ut belägna bebyggelseområden in till städernas arbetsplats- och serviceområden att den årliga körlängden överstiger genomsnittet för riket.

Pendlingens trafikarbete ökade mellan åren 1960 och 1965 med mellan 10 och 15 % per år, en snabbare tillväxttakt än vad som gäller för fordonsantalet och biltrafiken på landsbygdens allmänna vägnät. Med hänsyn till den väntade fortsatta urbaniseringen och tätortsytorernas allt större utbredning är det troligt att arbetsresorna även under 1970-talet kommer att öka i minst samma takt som kunnat konstateras för den nämnda perioden. För storstadsområdena med deras relativt goda tillgång på kollektiva kommunikationsmedel är personbilen dock inte ett så dominerande transportmedel för arbetsresorna som utanför dessa regioner. Utanför storstadsregionerna svarar personbilen som färdmedel för mellan 90 och 95 % av arbetspendlingen.

Det transportarbete taxinäringen utför har, enligt uppgift från Svenska taxiförbundet, ökat från 672 milj. personkm år 1967 till 748 milj. personkm år 1969.

4.1 Allmänt

I direktiven för strukturutredningen nämner kommunikationsministern inte bara strukturfrågorna utan också trafiksäkerhetsproblemen. Dessa problem har bl.a. berörts i 1963 års trafikpolitiska proposition. Departementschefen uttalade nämligen där (s. 65) att vid bedömningen av möjligheterna att slutligt genomföra det trafikpolitiska reformprogrammet måste bl.a. beaktas att en skärpt konkurrens på transportmarknaden inte fick leda till ökad olycksfrekvens i trafiken genom hårdare utnyttjande av förarpersonalen.

I linje härmed har i vägtrafikförordningen år 1967 införts bestämmelser om arbetstid och vilotid avseende inte bara yrkesmässig trafik utan även s.k. firmabilstrafik (28a o. 28b §§). Denna författningsändring har medfört ökade möjligheter till trafiksäkerhet, arbetarskydd och konkurrensneutralitet. Tillsynen över att bestämmelserna efterlevs sker genom yrkesinspektionen och polisen. För överträdelse av bestämmelserna straffas inte bara föraren utan även arbetsgivare som inte kan visa att han gjort vad han kunnat för att förekomma överträdelsen.

Vidare har det, både med tanke på kostnaderna för väghållningen och på trafiksäkerheten, ansetts vara av synnerlig vikt att gällande bestämmelser om fordons last respekteras. För att främja detta har i vägtra-

fikförordningen år 1970 införts skärpta bestämmelser (67 och 68 §§). Dessa bestämmelser innebär bötesstraff för ägaren om han inte visar att han gjort vad han kunnat för att hindra överträdelse av viktbestämmelserna. Om föraren kände eller bort känna till överträdelsen straffas även han. Dessutom kan dömas för medverkan enligt brottsbalkens allmänna medverkansbestämmelser.

Som framgår av det sagda har statsmakterna sökt komma till rätta med olägenheterna av för långa arbetstider och överlast genom att vid olika tillfällen skärpa vägtrafikförordningens bestämmelser i dessa avseenden samt genom att vidga medverkansansvaret. Även strukturutredningen har enligt sina direktiv att föreslå åtgärder som motverkar benägenheten att överträda dessa bestämmelser samt att hålla för höga färdhastigheter.

Av den redogörelse för överträdelse av bestämmelserna om arbets- och vilotid samt belastning som utredningen lämnar i detta kapitel framgår att denna typ av förseelser fått en besvärande omfattning. Frekvensen av överträdelse av hastighetsbegränsningarna är dock svårare att uppskatta. Inte endast av trafiksäkerhets-, arbetarskydds- och vägunderhållsskäl är förhållandena otillfredsställande, utan även av allmänna trafikpolitiska skäl synes det olämpligt att konkurrensfördelar uppnås genom lagöverträdelse. De trafikpolitiska princi-

perna förutsätter, som redan framhållits, bl.a. lagliga transporter med fullgott arbetarskydd under iakttagande av vad trafiksäkerheten kräver. Åtgärder har också vidtagits i form av ökad polisövervakning. Även andra åtgärder har vidtagits av myndigheter och organisationer. Enligt utredningens uppfattning har dessa åtgärder inte visat sig tillräckliga.

Förslag till straffsanktionerade stadganden för att motverka sådan turlista för linjetrafik som innebär att gällande hastighetsbestämmelser kommer att åsidosättas har lagts fram i samband med att en ny yrkestrafikförordning utarbetades vilken var avsedd att tillämpas i samband med att den tredje etappen skulle påbörjas den 1 juli 1968. I direktiven för utredningen sågs att liknande bestämmelser om högsta färdhastighet för övrig förvärvsmässig vägtrafik bör övervägas. Vidare erinras om att överträdelse av bestämmelserna rörande arbets- och vilotid, axel- och boggitryck m.m. är straffbelagda i vägtrafikförordningen.

Det i direktiven uppställda målet är att så långt möjligt uppnå en förbättrad efterlevnad av de i vägtrafikförordningen givna stadgandena angående maximihastighet, medgiven längsta arbetstid och föreskriven minsta vilotid samt axel- och boggitryck, totalvikt m.m. genom att utkräva ansvar inte endast av den som direkt är inblandad, utan även av den som indirekt kan antas få ekonomisk vinning av överträdelserna. Detta sägs kunna komma till uttryck exempelvis vid ingående av fraktavtal. I direktiven synes huvudsakligen den yrkesmässiga vägtrafiken ha åsyftats. För att vara tillräckligt effektiva borde utfärdade bestämmelser tillämpas på all trafik där ekonomiska intressen föreligger, dvs. även på den icke yrkesmässiga trafiken. Utredningen har dock begränsat sina förslag till att avse den yrkesmässiga vägtrafiken eftersom den i detta sammanhang ej ansett sig kunna utreda även firmabilstrafiken.

4.2 Olika typer av överträdelser

Gällande arbetstidsbestämmelser tar sikte på såväl yrkesmässig som icke yrkesmässig trafik. De har stor betydelse också från trafiksäkerhetssynpunkt. Kontrollen av arbetstidsbestämmelserna efterlevnad utförs av polisen och yrkesinspektionen. Fr.o.m. den 1 januari 1969 förs statistik inom arbetarskyddsstyrelsen över förseelser mot bestämmelserna om arbetstid och förande av arbetstidsbok. Hjälpmedlen för myndigheterna att kontrollera efterlevnaden av arbetstidsreglerna är främst arbetstidsbok och färdskrivare. Vid inspektioner som omfattade hela landet under åren 1968—1970 kontrollerades ett stort antal fordonsförare, varvid konstaterades att grovt räknat en tredjedel av förarna saknade arbetstidsbok eller hade underlåtit att göra föreskrivna anteckningar. År 1968 visade inspektionerna att ca 6 % av förarna överskridit arbetstidsreglerna på något sätt. År 1969 var procenttalet 7,5 och år 1970 12.

Utredningen har vid en uppskattning av användningen av färdskrivare kunnat konstatera att antalet fordon som författningens enligt skall vara försedda med färdskrivare under senare år ökat, under det antalet försålda diagramblad minskat så att förbrukningssiffran för år 1970 kan antas ligga under 1966 års förbrukning.

Enligt utredningens uppfattning bör denna bristande respekt för de bestämmelser som reglerar trafiken i dessa avseenden motverkas genom en intensifierad övervakning av att gällande föreskrifter efterlevs och genom användandet av redan befintliga kontrollmedel i erforderlig omfattning. Att skärpa dessa bestämmelser — utöver vad som tidigare skett — genom att införa strikt ansvar för fordonsägaren i fråga om arbetstidsbestämmelserna bör däremot enligt utredningens uppfattning inte komma i fråga.

Genom en ökad färdhastighet kan trafikekonomiska vinster erhållas. Så kan vara fallet särskilt i fråga om tidtabellsbunden trafik med buss eller lastbil, vare sig trafiken sker med stöd av tillstånd till linjetrafik eller som fast linje i transportför-

medlingsverksamhet eller bedrivs av handelsföretag eller industri som regelbunden trafik efter vissa bestämda vägsträckor.

I de fall, då offentlig myndighet fastställer tidtabell för trafiken, åligger det myndigheten att ta hänsyn till gällande hastighetsbestämmelser för de vägar på vilka trafiken skall gå. I fråga om icke tidtabellsbunden trafik föreligger betydande svårigheter att konstatera om överskridande av tillåtna färdhastigheter inkalkylerats i fraktavtalet. Den beställare som träffar avtal om utförande av transport har med andra ord ytterst små möjligheter att bedöma om ett avgivet anbud förutsätter att hastighetsbestämmelserna skall komma att iakttas. Även då det är fråga om större transportuppdrag är det inte realistiskt att utgå från att beställaren av transporten underkastar avgivna anbud granskning med särskild hänsyn till möjligheterna att utföra dessa anbud utan att överträda gällande trafikföreskrifter. Det är enligt utredningens uppfattning alltför många faktorer som spelar in vid avgivandet av ett anbud för att beställaren skall anses ha möjlighet, än mindre skyldighet, att undersöka detta. Här kan nämnas sådana fall då transportuppdraget avser vägbyggnads- eller grundläggningsarbeten. Det är i sådana fall ofta fråga om avtal som omfattar schaktning, planering, utfyllnad etc., där själva transporter utgör en väsentlig del av uppdraget. Det måste anses uteslutet att granskningen av anbuderna skall ske på sådant sätt att denna skall avse även frågan om uppdraget kan utföras utan att gällande hastighetsföreskrifter åsidosätts.

Det bör också märkas att överträdelser av hastighetsbestämmelserna ofta föranleds av andra motiv än ekonomiska. Som exempel kan nämnas önskan att ta igen förlorad tid, eller att av annan anledning än som sammanhänger med transportavtalet komma tidigare till destinationsorten etc. Utredningen anser sig således inte böra lägga fram förslag som utvidgar medverkansansvaret vid överträdelse av hastighetsbestämmelserna.

I detta sammanhang anser sig utredningen böra erinra om den negativa effekt som

avtal om ackordslön vid utförande av transporter kan ha i vissa fall. Utredningens allmänna intryck är att man i möjligaste mån bör frångå sådana avtal som inkluderar prestationsersättningar för bilförare. Enligt vad utredningen erfarit har man också under senare år alltmer frångått prestationsersättningarna. Med hänsyn till detta anser sig utredningen inte böra lägga fram förslag i detta avseende.

Överlasterna inom lastbilsnäringen har dock fått de största samhällsekonomiska och trafikekonomiska konsekvenserna.

Ett av de mest utmärkande dragen inom godstransportområdet under 1950- och — i synnerhet — 1960-talet har varit lastbilstransporternas snabba utveckling. Lastbilarnas transportarbete i såväl yrkesmässig som icke yrkesmässig trafik har under perioden 1950—1968 mer än åttadubblats.

Den snabba efterfrågeutvecklingen på lastbilstransporter har på fordonssidan mötts av en kraftig ökning av det tunga lastfordonsbeståndet. Medan lastbilsbeståndet som helhet ökat relativt långsamt under perioden har antalet lastbilar med över 8 tons lastkapacitet ökat från 700 till ca 26 000 vid ingången av år 1970. Även antalet storbäriga släpfordon har uppvisat en snabb utveckling. Vid ingången av år 1970 hade 18 600 enheter 8 tons lastkapacitet och däröver. En väsentlig förutsättning för att det växande transportarbetet kunnat avvecklas med denna allt tyngre fordonspark har varit den successiva höjningen av vägar och broarnas bärlighet.

4.3 Statens vägverks undersökningar rörande överlast

Statens vägverk har utfört en serie fordonsvägnings- och trafikräkningar (*Statens vägverk: Den tunga lastbilstrafiken, Tö 103 1969*) som bl.a. givit följande resultat.

Lastbilarnas (här fordon med en bruttovikt över 2,5 ton) *relativa andel av totaltrafiken på hela vägnätet* har under åren 1962—66 legat på omkring 12 à 13 %.

Lastbilarnas andel av den totala vägtrafiken åren 1962—66

| År | Procent lastbilar av den totala vägtrafiken |
|------|---|
| 1962 | 13,2 |
| 1963 | 12,6 |
| 1964 | 12,8 |
| 1965 | 12,5 |
| 1966 | 12,2 |

Lastbilstrafikens ökning mätt efter fordonsantal har enligt vägverkets uppfattning under perioden 1962—66 varit betydligt lägre än den totala vägtrafikens ökning.

Lastbilarnas förändring i förhållande till den totala vägtrafiken åren 1962—66

| Förändring 1962—66 (1962=100) | | Genomsnittlig årlig ökning i % | |
|-------------------------------|----------------|--------------------------------|----------------|
| Lastbilar | Samtliga bilar | Lastbilar | Samtliga bilar |
| 121 | 130 | 4,9 | 6,8 |

Som jämförelse kan nämnas att enligt vägverkets allmänna trafikräkningar det totala trafikarbetet på landsbygdens allmänna vägnät ökade med i genomsnitt 7 % per år under perioden 1963—67. En mycket god överensstämmelse föreligger således mellan resultaten från fordonsvägningarna och trafikräkningarna. Ser man enbart till lastbilstrafiken, ökade enligt IUI (Industriens utredningsinstitut, L. Kritz: Godstransporternas utveckling i Sverige 1950—66 med utblick mot 1980. Uppsala 1968) dess trafikarbete under perioden 1961—66 med i genomsnitt 5,6 % per år, en ökning som är 1,5 procentenheter större än det från fordonsvägningarna erhållna värdet. Det bör observeras, att i motsats till vägningarna innefattar de av IUI angivna värden även trafiken inom tätorterna. Dessutom avser dessa värden samtliga i centrala bilregistret som lastfordon registrerade bilar.

Godstransportutvecklingen. Av följande tabell framgår den kapacitetsmässiga utvecklingen genom där angivna genomsnittliga bruttovikter och lastvikter per lastfordon under de olika åren.

Bruttovikt resp. lastvikt per fordonsenhet åren 1962—66

| Bruttovikt per bil i ton | | | | |
|--------------------------|------|------|------|------|
| 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 |
| 13,0 | 13,8 | 14,5 | 15,8 | 16,4 |
| Lastvikt per bil i ton | | | | |
| 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 |
| 5,6 | 6,3 | 7,1 | 7,8 | 8,3 |

Tabellen visar en successiv ökning av lastfordonens brutto- och lastvikter. Lastförmågan har ökat vilket framgår av att lastvikten har procentuellt sett ökat snabbare än bruttovikten. Den främsta orsaken härtill är, som redan nämnts, den växande andelen tunga lastfordon med dessas större lastförmåga.

Förändringarna inom lastbilstrafikens sammansättning avseende såväl den antalsmässiga som viktmissiga strukturen framgår av följande tabell.

Sammanställningen visar utvecklingen under perioden 1963—1966.

Procentuell fördelning av antalet lastfordon, sammanlagda bruttovikter och lastvikter på olika fordonsgrupper

| Fordonsgrupp/ axelantal | Antal fordon | | | |
|----------------------------|-----------------------|------------|------------|------------|
| | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 |
| 2 | 56 | 54 | 50 | 49 |
| 3 | 16 | 16 | 15 | 15 |
| 4 | 15 | 15 | 16 | 15 |
| 5 | 11 | 12 | 14 | 14 |
| 6 eller fler | 2 | 3 | 5 | 7 |
| Totalt | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Fordonsgrupp/ axelantal | Sammanlagd bruttovikt | | | |
| | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 |
| 2 | 31 | 30 | 25 | 24 |
| 3 | 17 | 17 | 15 | 14 |
| 4 | 21 | 20 | 20 | 20 |
| 5 | 26 | 25 | 27 | 26 |
| 6 | 5 | 8 | 13 | 16 |
| Totalt | 100 | 100 | 100 | 100 |

| Fordonsgrupp/ axelantal | Sammanlagd lastvikt | | | |
|----------------------------|---------------------|------------|------------|------------|
| | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 |
| 2 | 20 | 19 | 15 | 14 |
| 3 | 18 | 17 | 15 | 14 |
| 4 | 21 | 20 | 20 | 19 |
| 5 | 34 | 33 | 34 | 32 |
| 6 | 7 | 11 | 16 | 21 |
| Totalt | 100 | 100 | 100 | 100 |

Sammanställningen avspeglar de tunga fordonens starkt ökade andel i lastbilstrafiken. Medan de femaxliga och större fordonen hade en andel år 1963 som uppgick till 13 % och transporterade 41 % av godsmängden var motsvarande tal år 1966 21 % resp. 53 %. Förändringen är ännu större om man enbart ser till de sex- och fleraxliga fordonstågen. Den ökade andelen storbärga släpfordon har i stor utsträckning bidragit till denna utveckling.

Statens vägverk mätte år 1966 upp *bruttoviktökningar omfattande alla fordonskombinationer med mer än fyra axlar*. Totala antalet undersökta fordonskombinationer uppgår till ca 87 000 varav 66 % utgörs av femaxliga. Senare vägningsresultat föreligger ännu inte.

Medelbruttovikt per fordonenhet avseende fem- resp. sex- och fleraxliga fordonskombinationer

| Väggategori | Tillåtet axel- och boggitryck, ton | Medelvikt i ton | |
|-------------|------------------------------------|-----------------|--------------------------|
| | | 5-axliga fordon | 6- och fleraxliga fordon |
| Länsvägar | 8/12 | 30,8 | 40,1 |
| | 10/16 | 33,3 | 42,8 |
| Riksvägar | 8/12 | 31,5 | 41,9 |
| | 10/16 | 31,6 | 39,3 |
| Europavägar | 10/16 | 29,8 | 36,5 |

Av bruttoviktfördelningarna och medelvikterna framgår att något beroendeförhållande mellan å ena sidan axel- och boggitrycksbestämmelserna och å andra sidan medelvikterna inte existerar. Vidare kan konstateras att samtliga fördelningar med några få undantag innehåller en hög frekvens mycket tunga fordon. Benämningen tungt fordon skall ses mot bakgrunden av belastningsbestämmelserna. År 1966 var den maximalt tillåtna fordonsvikten, vid största axelavstånd (ca 22 m) 41,5 ton vid 10/16 tons axel- och boggitryck och 37,5 ton vid 8/12 tons axel- och boggitryck. Av det sagda framgår, för 8/12-tonsvägarnas del, att

det i relativt stor omfattning måste ha förekommit fordonslasters som vida översteg de tillåtna med hänsyn till belastningsbestämmelserna. En analog bedömning av 10/16-tonsvägarna är här omöjlig att göra eftersom det av materialet inte framgår hur fordonen fördelar sig bortom 40-tonsgården. Då bruttoviktfördelningarna innefattar fordon för vilka gäller olika belastningsbestämmelser kan en utförligare analys av övervikterna med utgångspunkt i dessa fördelningar inte göras för transportkostnaderna på vare sig 8/12- eller 10/16-tonsvägarna. Emellertid kan ur materialet utläsas att den belastning trafiken utövade inte på något sätt står i överensstämmelse med under vägningsperioden rådande axel- och boggitrycks- och bruttoviktsbestämmelser. Detta gäller i särskilt hög grad 8/12-tonsvägarna.

För att belysa hur den faktiska belastningen förhöll sig till den tillåtna bruttovikten enligt bruttoviktsbestämmelserna har ur de redovisade fördelningarna bruttoviktsregistreringarna för tre specifika fordonståg separerats (fig. 2 o. 3). De observerade värdena har därvid delats upp på grupper med hänsyn till väggategori och generellt tillåtet axel- och boggitryck. Genomsnittsvärdena för de olika fordonstågen är relaterade till resp. tillåten bruttovikt med hänsyn till axelavståndet.

Diagrammen visar exakt samma förhållande som konstaterats i fördelningarna för samtliga fem- och fleraxliga fordonståg, dvs. att ingen skillnad råder i belastningshänseende mellan 8/12- och 10/16-mätningarna inom resp. väggategori.

Den primära orsaken till den skillnad mellan väggategorierna vid givet axel- och boggitryck, som framkommer vid en jämförelse mellan å ena sidan läns- och riksvägspunkterna och å andra sidan europavägspunkterna, är enligt vägverkets uppfattning följande. Förutsättningarna för utnyttjandet av fordonens lastkapacitet vid olika transporter och dessas lokalisering till de olika väggategorierna är helt olika. Möjligheterna att utnyttja lastkapaciteten betingas nämligen dels av godsets volym, vikt och stuvbarhet, dels av de transporttekniska möjligheterna till returlaster. Detta resonemang överfört på undersökningsmaterialet innebär att den konstaterade högre andelen mycket tunga fordon på länsvägspunkterna är en följd av de helt dominerande transporterna av timmer, grus och schaktmassor, som på grund av godsets karaktär kännetecknas av maximalt utnyttjande av fordonens lastutrymme. Europavägarnas förhållandevis låga andel är då, enligt statens vägverk, en indikation på högre relativ förekomst av transporter av skrymmande och mindre tunga varuslag.

Belastningen på vägnätets olika delar varierar följaktligen längs en skala från ett tungt

Jämförelse mellan observerad bruttovikt och tillåten bruttovikt för olika fordonståg på olika vägtyper¹

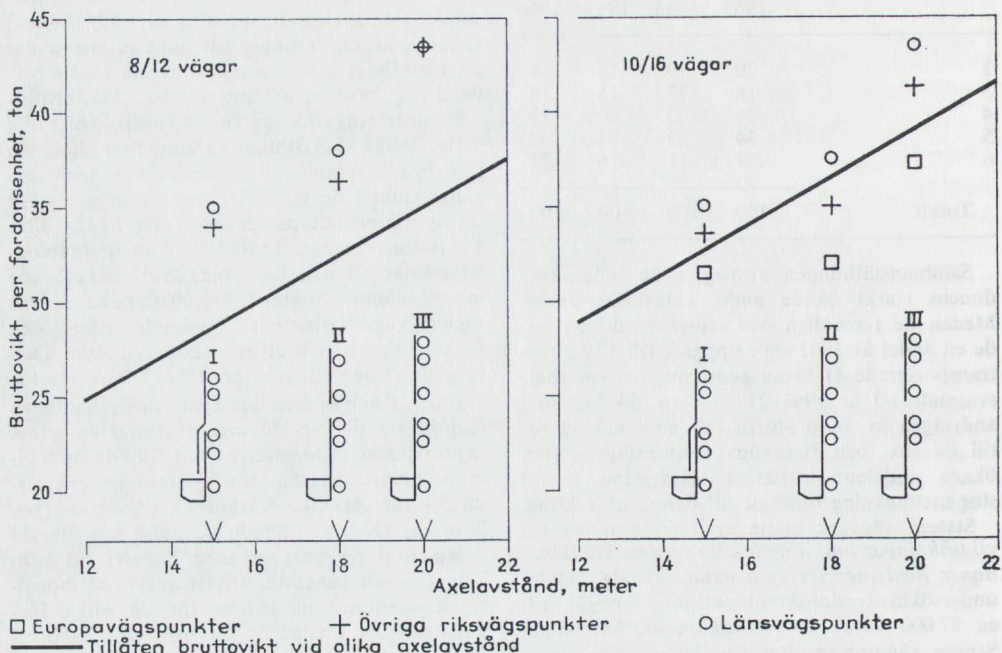


Fig. 2

Fig. 3

¹ Den observerade bruttovikten är ett vägt genomsnitt för mätpunkterna ingående i resp. vägtyp.

extremt läge orsakat av helt dominerande transporter av t.ex. timmer, grus och schaktmassor över mellanlägen med inslag av både tunga och lätta godsströmmar till det motsatta extremt läget — karakteriserat av lätta och skrymmande transporter.

Vägningsresultaten visar att höga bruttovikter var allmänt förekommande och i en omfattning som är anmärkningsvärd mot bakgrund av då rådande belastningsbestämmelser. Graden av viktöverskridanden hos de undersökta fordonskombinationerna kan belysas genom frekvensen singelaxlar och boggi-axlar med axel- och boggitryck över de tillåtna gränserna. I följande tablåer redovisas frekvensen singelaxlar överskridande 8 resp. 10 tons axeltryck samt frekvensen boggi-axlar överskridande 12 resp. 16 tons boggitryck. Europavägspunkterna ingår här i riksvägs-kategorin.

Tablå A

Frekvensen singelaxlar överskridande 8 resp. 10 tons axeltryck, fem- och fleraxliga fordonskombinationer (exkl. dragfordonens framaxlar).

| Vägs-kategori | Tillåtet axel- och boggitryck i ton | Procent axlar över | |
|---------------|-------------------------------------|--------------------|--------|
| | | 8 ton | 10 ton |
| Riksvägar | 8/12 | 28 | 12 |
| | 10/16 | 24 | 13 |
| Länsvägar | 8/12 | 33 | 16 |
| | 10/16 | 54 | 30 |

Tablå B

Frekvens boggi-axlar överskridande 12 resp. 16 tons boggitryck, fem- och fleraxliga fordonskombinationer.

| Vägs-kategori | Tillåtet axel- och boggitryck i ton | Procent axlar över | |
|---------------|-------------------------------------|--------------------|--------|
| | | 12 ton | 16 ton |
| Riksvägar | 8/12 | 60 | 29 |
| | 10/16 | 57 | 27 |
| Länsvägar | 8/12 | 64 | 36 |
| | 10/16 | 66 | 38 |

Av frekvenssiffrorna i resp. tablåer framgår följande.

1. Andelen otillåtna axel- och boggitryck var väsentligt högre i 8/12-punkterna än i 10/16-punkterna. Enda undantaget var singelaxeltrycken på länsvägnätet där den otillåtna frekvensen i 8/12- resp. 10/16-punkterna var ungefär lika (ca 30 %). Vidare kan ses att överträdelsegraden var större för boggier.
2. Den relativa frekvensen otillåtna axel- och boggitryck på 8/12-punkterna var av sådan omfattning att ingen nämnvärd skillnad förelåg mellan dessa punkter och 10/16-punkterna i fråga om procentandelen över 10/16-tons axel- och boggitryck. Detta gäller båda vägkategorierna utom i fallet singelaxlar i länsvägkategorin där andelsprocenten för 8/12-punkterna var hälften mot för 10/16-punkterna.

Vägverket framhåller vidare att i materialet ingår transporter för vilka dispens givits från gällande belastningsbestämmelser. I norrlandslänen är vissa 8/12-tonsvägar upplåtna för 10/16 tons axel- och boggitryck under den tid

då vägkroppen är tjälad (enligt s.k. vinterkugörelse). Vidare ges på en del 8/12-tonsvägar dispens för vissa, även kontinuerliga transporter. Vägverket uttalar att dessa förhållanden naturligtvis kan komma att påverka bedömningen men sannolikt endast i relativt obetydlig utsträckning.

Resultatet av undersökningen visar att omfattningen av övervikter var, relativt sett, genomgående markant högre i 8/12-grupperna än i 10/16-grupperna. Detta gäller samtliga fordonstyper.

Överlasternas storlek mätt i antal ton kan inte erhållas ur materialet såsom det här redovisats av vägverket. Däremot kan ett ungefärligt mått på storleken anges i de fall då fordonstypens överviktsgräns ligger under 40 tons gränsen. I följande sammanställning ges en kvantifiering av överlasterna samt deras relativa omfattning.

Med övervikt för en viss fordonstyp menas här skillnader mellan registrerad bruttovikt och den maximalt tillåtna med hänsyn till gällande axel- och boggitryck. Det bör således observeras att ingen hänsyn tagits till bruttoviktsbestämmelserna i 54 § VTF vilka medför en ytterligare begränsning av tillåtna bruttovikten för de behandlade fordonen.

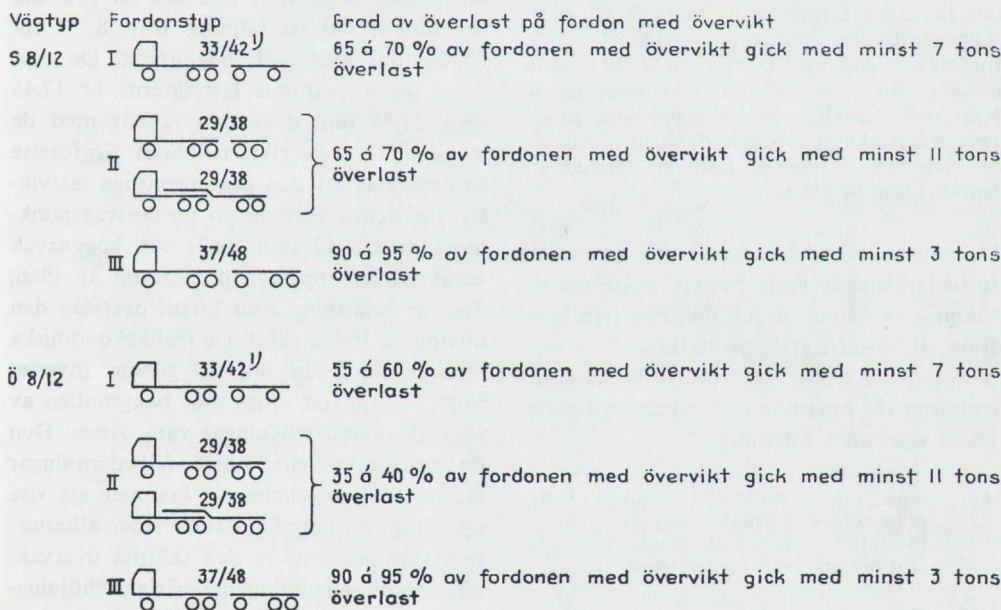


Fig. 4. Grad av överlast på fordon med konstaterad övervikt.

1) 33/42 etc. anger den max. tillåtna bruttovikten på 8/12 resp. 10/16 tons vägar utan hänsyn till bruttoviktsbestämmelserna § 54.

Vägtyp S: vägavsnitt där skogstransporter är dominerande.

Vägtyp Ö: vägavsnitt med indifferent nytto- trafik.

Tablåen visar att graden av överlast absolut sett var mycket hög för större delen av »överviktstransporterna».

Detta framgår av det faktum att de maximalt tillåtna lastvikterna för fordonstyperna I—III — vid transporter på 8/12-vägar — var ca 20, 17 resp. 21 ton. Den relativa överlasten för exempelvis fordonstyp I var således minst 35 % hos 65 à 70 % resp. 55 à 60 % av överviktsfordonen för vägtyperna S och Ö. Det bör ännu en gång påpekas att vid dessa uppskattningar hänsyn endast tagits till bestämmelserna om högsta tillåtna axel- och boggitryck. Om graden av överlast dessutom relateras till brutoviktbestämmelserna, som i flertalet fall ytterligare begränsar lastförmågan, blir överlasternas storlek och omfattning ännu större.

Undersökningen visar att den relativa förekomsten av fem- och fleraxliga fordonståg med övervikt var hög år 1966 och att den var mycket hög på de undersökta 8/12-vägavsnitten. Även om överlasternas genomsnittliga storlek av bearbetningstekniska skäl inte kunnat beräknas för resp. vägkategorier visar materialet att en förhållandevis stor fraktion av de överbelastade fordonen gick med stora överlast. Som exempel kan nämnas att hos de vanligast förekommande fem- och sexaxliga fordonen var ett överskridande av den maximalt tillåtna lasten med 30 à 40 % en ordinär företeelse i vad gäller 8/12-avsnitten. Överlagsmässigt torde i dessa avsnitt på de fem- och fleraxliga fordonstågen ca 25 % av godstonnaget ha transporterats som överlast. De fordon som gick med överlast fraktade tillsammans ca 80 % av det totala tonnaget på de fem- och fleraxliga fordonstågen som passerade mätpunkterna. Något över 30 % av de överbelastade fordonens last var därmed att betrakta som överlast.

De här redovisade undersökningarna avser förhållandena år 1966. Någon senare undersökning av denna omfattning har inte lagts fram. Rikspolisstyrelsens statistik över rapporterade förseelser mot belastningsbestämmelserna vid i mantimmar oförändrad polisinsats visar dock följande.

| År | Antal rapporterade förseelser mot belastningsbestämmelserna | Antal förbud mot fortsatt färd | Annan inskränkt åtgärd | Summa |
|------|---|--------------------------------|------------------------|-------|
| | 1 | 2 | 3 | 2 + 3 |
| 1967 | 6 431 | 908 | 1 887 | 2 795 |
| 1968 | 8 120 | 1 274 | 1 824 | 3 098 |
| 1969 | 11 461 | 1 491 | 3 272 | 4 763 |

Vägverket har hittills i sina lönsamhets-

beräkningar i samband med bärighetshöjande åtgärder inte tagit hänsyn till förekomsten av överlast. Vid den beräkning av transportkostnadsminskningen som följer av en höjd bärighet har verket utgått från antagandet att lasternas storlek står i paritet med belastningsbestämmelserna före resp. efter väginvesteringen. Mot bakgrund av resultatet i vägverkets här redovisade rapport och rikspolisstyrelsens statistik framstår bilden av den verkliga transportkostnadsminskningen som väsentligt annorlunda. Med de överlast som här angivits erhålls en situation som kännetecknas av att de vinster som beräknas komma nyttodragarna till del genom projektets genomförande redan tagits ut före investeringstillfället. För att belysa detta kan nämnas att i en av vägverket framlagd utredning rörande lönsamheten i investeringar i ett skogstransportområde (*Statens vägverk: MODO-studien. DAp april 1969*) transportkostnaden för en treaxlig lastbil med tvåaxlig släpvagn beräknas minska från 12,2 öre till 10,5 öre per tonkm vid en höjning från 8/12 till 10/16 tons axel- och boggitryck. De mot dessa priser svarande lastvikterna är 17,45 resp. 21,45 ton, dvs. man räknar med de maximalt lagliga vikterna. Som jämförelse kan nämnas att den genomsnittliga lastvikten för denna fordonstyp på länsvägspunkterna med 8/12 tons axel- och boggitryck beräknas ha uppgått till 22,5 ton år 1966, dvs. en belastning som t.o.m. översteg den tillåtna på 10/16-nätet. De trafikekonomiska resultat som kan uppnås genom investeringar i vägnätet synes mot bakgrunden av vägverkets undersökningar vara ovissa. Den inverkan eventuella större felbedömningar får på transportekonomin kommer att visa sig i form av högre fraktkostnader alltefter som verkningarna av den skärpta övervakningen och stagnationen i bärighetshöjningarna slår igenom. De samhällsekonomiska konsekvenserna har framför allt varit en oberäknat snabb förslitning av vägarna med de konsekvenser detta inneburit även för vägens nyttjare. Något sätt att uppskatta de uteblivna samhällsekonomiska vinsterna är svårt att ange. Utredningen vill dock under-

stryka vikten av att dessa problem uppmärksammas. Omfattningen av överlasterna belyses i någon mån av att inom 1970 års långtidsutredning uppskattas den totala godsmängd som år 1968 transporterades såsom överlast med lastbil till ca 110 milj. ton. dvs. nära en femtedel av allt lastbilsgods transporterades som överlast detta år.

För trafiksäkerheten utgör en överbelastning av fordonen en väsentligt större fara än överskridandet av den för vägen tillåtna högsta belastningen. En last utöver den som tillverkaren anvisat för sina fordon ger nämligen dels onormala påkänningar i fordonets bärande och kraftupptagande delar, dels dynamiska krafter som på olika sätt försämrar fordonens kör- och bromsegenskaper m.m. Från trafiksäkerhetssynpunkt måste det anses olämpligt att de delar som skall uppbära lasten utsätts för högre påkänningar än för vilka de är dimensionerade. Vid besiktning konstateras ofta sprickor i ramdelar, infästningar, kopplingsanordningar osv. Felfrekvensen framgår bl.a. av AB Svensk Bilprovnings rapporter. En av anledningarna till att sprickor och brott uppstår i bärande delar och infästningar kan vara onormala påkänningar till följd av överbelastning. Dessa skador kan i sin tur leda till olyckor.

En annan följd av överbelastning av fordonen är att anpassningen till den övriga trafikens rytm försvåras. Som exempel kan nämnas att vid passage av järnvägsövergång med automatisk helbomsanläggning förvarningstiden är beräknad på så sätt att man utgått från att ett 10 m långt fordon med en hastighet av 1 m/sek. skall hinna passera det farliga området från kryssmärket (5 m från närmaste skena) till hinderfritt läge på andra sidan spåret (2 m från

bortesta skenan). Speciellt med hänsyn till att järnvägsövergång ofta ligger på något högre nivå än vägbanan i övrigt kan problem uppstå om motorstyrkan inte står i proportion till lasten på fordonet. Bruttoviktsbestämmelserna har dessutom medfört att långa fordonskombinationer blir allt vanligare vid tunga transporter. Detta accentuerar risken för kollision mellan tåg och bil vid överbelastning av fordonet.

Fordonets eller fordonstågets köregenskaper (dynamiska stabilitet) påverkas i hög grad av lastens tyngd och fördelning. Det finns i dag inga bestämmelser om hur lasten skall fördelas på eller i lastutrymmet. Det är i första hand lastens tyngdpunktsläge som påverkar fordonets egenskaper. Ett högt tyngdpunktsläge över vägbanan ger alltid försämrade stabilitets-, kör- och bromsegenskaper.

Den kanske största risken vid överlast är de försämrade bromsegenskaperna. För fordonet innebär detta nämligen längre stoppstäckor, lägre bromsverkan och otillfredsställande bromsfördelning mellan axlarna (hjulblockering, fällknivseffekt vid fordonskombinationer).

Allmänt gäller att de totala bromskrafterna mötsvarar fordonets massa gånger retardationen. De tunga fordonen är idag nästan uteslutande utrustade med tryckluftsbromsar med ett maximalt manövertryck på 6—7 atö. Fordonen är konstrue-

rade för att vid detta manövertryck uppnå den retardation som föreskrivs i bestämmelserna.

I nedanstående diagram har på grundval av uppgifter från AB Svensk Bilprovning uppritats bromskrafter i procent för 83 olika fordonstyper vilka förekommer på den svenska marknaden. Bromskrafterna utgör de av resp. tillverkare teoretiskt beräknade. Av diagrammet framgår att mer än en tredjedel av dessa fordonstyper har bromskrafter som ligger mellan 50 och 60 % av totalvikten. Enligt gällande bromsbestämmelser skall fordonets totala bromskraft uppgå till minst 50 à 55 % av fordonets totalvikt. Detta innebär att fabriksnya fordon inte alltid uppfyller gällande bromsbestämmelser om totalvikten över-skrids.

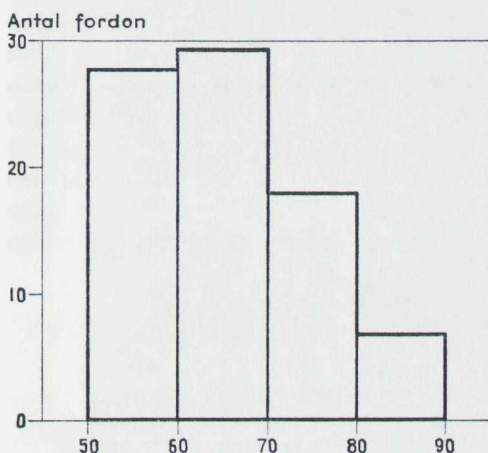


Fig. 5. Bromskraft i procent av totalvikten

På begagnade fordon försämras bromsverkan av olika anledningar, exempelvis friktionsvariationer mellan belägg och trummor på grund av slitage, smuts, dålig anläggning, temperaturvariationer, fukt osv. Dåligt justerade bromsar är vanligt förekommande och försämrar fordonets bromsegenskaper.

Tyngdpunktens läge påverkar både de statiska och dynamiska axelbelastningarna vid bromsning. Axeltrycksfördelningen varierar med olika lastförhållanden och även med varierande bromsning, vilket gör att

»blockeringsgränsen» inte uppnås samtidigt på alla hjul. Utnyttjande av maximal vägfriktion erhålls med rullande hjul omedelbart före blockering. De tunga fordonen har f.n. nästan uteslutande en konstant fördelning av bromskrafterna mellan de olika axlarna, dvs. man tvingas till en kompromiss från tjänstevikt upp till totalvikt. Krav på lastkännande ventiler som reducerar bromskrafterna efter den aktuella belastningen har införts för fordon från 1971 års modell. Denna lösning innebär i princip att hos ett fordon eller en fordonskombination varje enhet eller varje axel skall bromsa sin egen last.

För att finna sambandet mellan fordonens last och stoppsträckornas längd har AB Svensk Bilprovning för utredningens räkning utfört vissa prov (se *Bilaga*), av vilka framgår hur stoppsträckornas längd varierar vid bromsning från 60 km/h till stillastående. Proven har utförts med 24 direkt ur trafik hämtade fordon utan last, med halv last och med full last. Vid proven erhöles en mycket stor spridning hos de uppmätta stoppsträckorna, vilket berodde dels på ovannämnda felfaktorer (bromsarnas justering, förslitning, dimensionering och däcksutrustningen), dels på förarens reaktionstid och sätt att manövrera fordonet under inbromsningen.

Samtliga bromsprov har gjorts på torr betongbana, vilket i detta fall medfört relativt korta stoppsträckor och mindre risk för okontrollerbara kursavvikelser än vid bromsning på vägbana med låg friktion. Vid proven har hänsyn inte tagits till att något eller några hjul blockerats vid den hårda inbromsningen med dålig kursstabilitet som följd. Några fordon har trots god vägfriktion erhållit kortare stoppsträckor med last än utan last.

De genomsnittliga stoppsträckorna har inritats i följande diagram.

Sammanfattningsvis kan sägas att de yttre betingelserna vid proven har varit gynnsamma i den meningen att körbanan bestått av en relativt plan yta med god friktion. Det har därför varit möjligt att ta ut förhållandevis stora bromskrafter. Resultaten

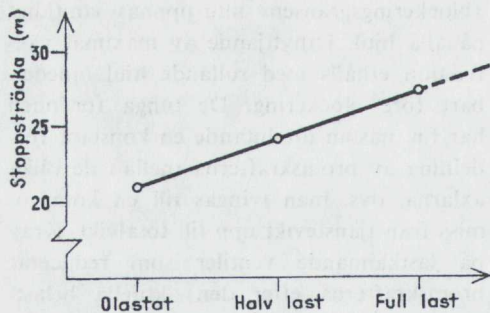


Fig. 6. Genomsnittliga bromssträckan vid olika belastning av fordon.

från de utförda proven visar att flertalet av fordonen fått ökad stoppssträcka vid ökad last. Orsaken till detta är att bromskrafterna är otillräckliga med hänsyn till vad som är möjligt att utnyttja med föreliggande vägfriktion. Under verkliga körförhållanden torde friktionen ofta vara väsentligt sämre, vilket i avsevärd mån kan påverka stoppssträckorna. Vid sämre vägfriktion skulle bromskrafterna varit tillräckliga och en ökning av lasten skulle inte i samma grad inneburit en ökning av stoppssträckan.

För att bibehålla kursstabilitet och styrförmåga under bromsning måste denna utföras på sådant sätt att inget hjul blockeras. Flertalet på marknaden förekommande fordon torde ha bromssystem som är dimensionerade för att ge maximal bromsverkan vid full last. Vid lägre vikt kan svårigheter föreligga att uppnå detta på grund av risker för hjulblockering. I sådana fall kan följaktligen stoppssträckan öka vid minskad last. Av vad som sagts framgår att bromsarna på flertalet av dagens fordon kan fullt utnyttjas endast vid vissa belastningsförhållanden och vid en viss friktion.

Av det nämnda framgår att fordon med överlast kan betraktas som en trafiksäkerhetsrisk av följande fordonstekniska anledningar.

Onormala påkänningar i bl.a. bärande delar och släpvganskopplingar.

Försämring av fordonets dynamiska stabilitet.

Försämring av fordonets bromsegenskaper.

Driftekonomiska konsekvenser av överbelastning och hög färdhastighet

I många fall innebär, som redan nämnts, överlast inte bara ett överskridande av den för vägen medgivna belastningen utan även av den genom fordonets konstruktion satta belastningsgränsen. Det förekommer också att ett fordon överbelastas utan att därmed vägen utsätts för onormalt slitage. I föregående avsnitt har trafiksäkerhetsaspekten på detta problem berörts men det är också en fråga om driftekonomi. Fordon och däcksutrustning dimensioneras för en

tänkt belastning. Överskrids denna uppstår skadeverkningar i form av reducerad livslängd och höjda underhållskostnader.

Vad gäller fordonet har SAAB-SCANIA AB inom sitt hållfasthetslaboratorium analyserat överbelastningens inverkan på fordonets livslängd. Genom mätningar på fordon som gått i trafik och på provbanor har relationen mellan totalvikt och påkänningen i kuggar, lager och axlar kunnat fastställas. Det har vidare kunnat konstateras att en

Utmattning

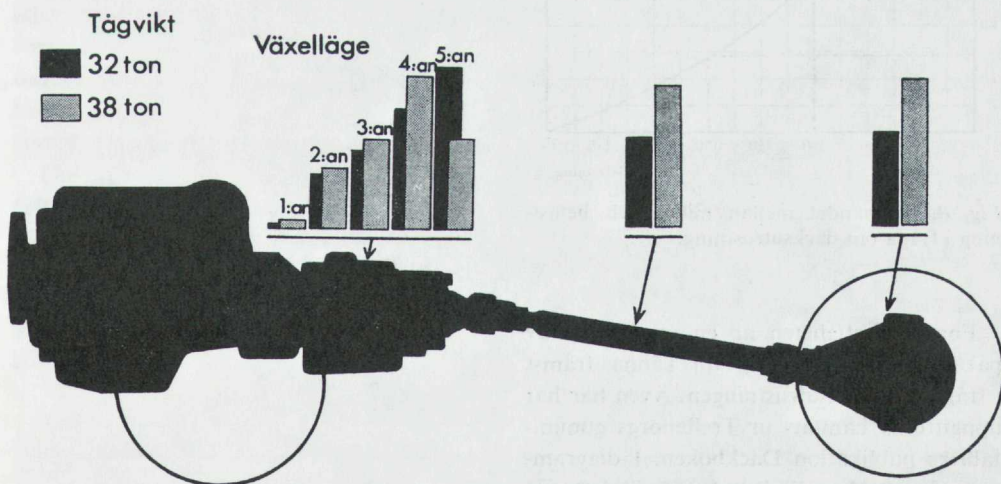


Fig. 7. En ökning av totalvikten medför ökade påfrestningar.

ökning av totalvikten leder till ökade påfrestningar på drivaxlar och bakväxel samt ökad användning av de lägre växlar (fig. 7).

Genom dessa prov har man ansett sig kunna fastställa relationen mellan totalvikt och möjlig körsträcka på så sätt att vid en konstant överbelastning av fordonet med 10 % av totalvikten fordonets tekniska livslängd minskas med 50 %. Med hänsyn till de belopp som investeras i en lastbil blir det fråga om betydande ekonomiska nackdelar vid överbelastning av fordonet.

Däcksutrustningen är en relativt stor post i fordonskalkylen. I Trelleborgs gummifabriks publikation Däckboken klarläggs sambandet mellan livslängd (miltal) och belastning. Ett av diagrammen där (fig. 8) anger rekommenderad maximibelastning till 100 %.

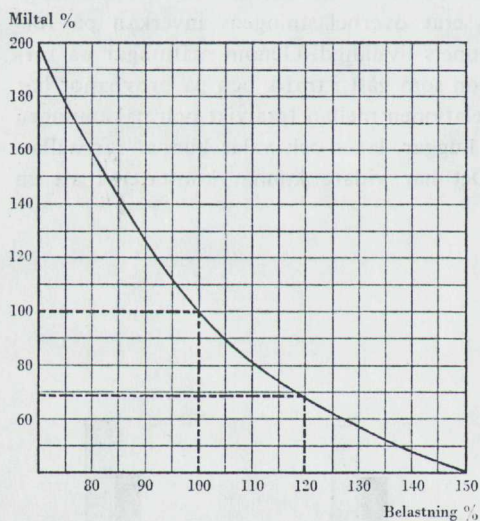


Fig. 8. Sambandet mellan miltal och belastning i fråga om däcksutrustning.

Fordonshastigheten är en annan typ av påkänning som ger sig till känna främst i fråga om däcksutrustningen. Även här har uppgifterna hämtats ur Trelleborgs gummifabriks publikation Däckboken. I diagrammet (fig. 9) har livslängden (miltalet) vid 60 km/h angivits som 100 %.

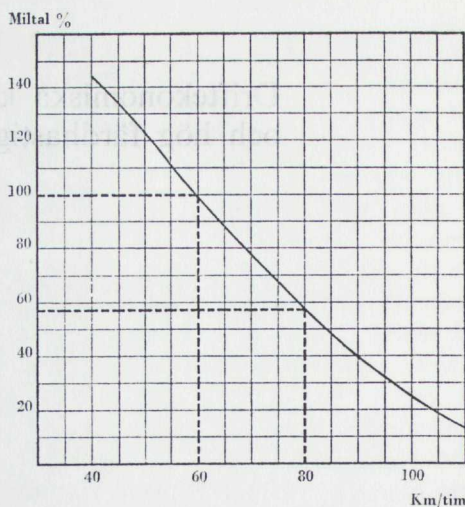


Fig. 9. Sambandet mellan miltal och hastighet i fråga om däcksutrustning.

Redovisade undersökningar och prov visar att det i regel inte är lönsamt att överbelasta fordon.

Utredningens förslag till åtgärder mot överträdelser av vägtrafikbestämmelserna

Utredningen har utgått från att överträdelser av bestämmelserna om belastning av fordon ska straffas.

Utredningen har utgått från att överträdelser av bestämmelserna om belastning av fordon ska straffas.

Utredningen har utgått från att överträdelser av bestämmelserna om belastning av fordon ska straffas.

Som framhålls i direktiven kan redan med nu gällande bestämmelser medverka till överträdelser av belastningsbestämmelserna föranleda straff. Direktiven har dock förutsatt att straffbestämmelserna för medverka utvidgas till att omfatta även transportköparen.

Brott mot belastningsbestämmelserna kan förekomma dels genom att fordon belastas över vad som är fastställt som fordonets maximilast, dels genom att fordonets belastning medför att gällande föreskrifter om högsta bruttovikt samt axel- och boggitryck åsidosätts. Det bör emellertid beaktas att dessa föreskrifter varierar på olika vägsnitt. Denna omständighet medför stora svårigheter att utvidga ansvaret för ägaren eller transportköparen. Ett sådant ansvar förutsätter nämligen ingående kännedom om färdvägarnas beskaffenhet. Detta är ett krav, som på grund av nyssnämnda variationer, ofta är omöjligt att ställa.

Det kan här erinras om att rikspolisstyrelsen och statens vägverk gemensamt i skrivelse den 26 juni 1970 föreslagit sådan ändring av vägtrafikförordningen att vidgat, strikt ansvar införs för fordonsägare. I skrivelsen föreslås 67 § VTF få följande innehåll.

Brukas fordon i strid mot 54 § 1 mom. eller 57 § 1 mom, skall ägaren straffas med dagsböter. Även föraren är förfallen till sådant straff om han kände eller bort känna till hindret för fordonets brukande.

Utredningen har utgått från att överträdelser av bestämmelserna om belastning av fordon ska straffas.

Utredningen har utgått från att överträdelser av bestämmelserna om belastning av fordon ska straffas.

Utredningen har utgått från att överträdelser av bestämmelserna om belastning av fordon ska straffas.

Ett genomförande av principen om strikt ansvar för fordonsägaren vid brott mot viktbestämmelserna är säkert möjligt i fråga om sådana företag — i yrkesmässig eller icke yrkesmässig trafik — där ägaren har nära kontakt med själva godshanteringen. Det blir däremot väsentligt svårare då det är fråga om större företag där företagets ledning har små förutsättningar att så i detalj följa de enskilda fordonens nyttjande att det kan anses rimligt att företagsledaren ställs till ansvar för eventuella överlast. Ett delegerande av ansvaret till annan person kan visserligen författningsenligt äga rum. Medgivande härtill har dock hittills endast skett i mycket begränsad omfattning.

Här kan också nämnas att man i Norge nyligen skapat möjligheter att införa skärpta bestämmelser till förebyggande av överlast på bilar. Dessa bestämmelser innebär att en särskild avgift, »gebyr», skall tas ut av ägaren till motorfordon som väsentligt överskridit högsta axel- eller boggitryck. Vid beräkning av avgiften för otillåtet axel- eller boggitryck dras gränsen vid 1 000 resp. 1 500 kg. Genom denna marginal på 1 000 resp. 1 500 kg har man uppenbarligen avsett att ta hänsyn till de överskridanden som kan anses vara en följd av svårigheterna att rätt beräkna godsvikten. För därefter följande överbelastning utgör avgiften för de första 2 000 kg. 100 Nkr. per 100 kg, för de därpå följande 2 000 kg 200 Nkr per 100 kg osv. i stigande skala. För ett överskridande

av exempelvis axeltrycket med totalt 11 000 kg kommer den totala straffavgiften att bli 30 000 Nkr. Vidare skall fordon som framförs med för högt axel- eller boggitryck kunna tas om hand av myndighet och förbud skall kunna utfärdas mot fordonets framförande intill dess straffavgiften erlagts. Detta regelkomplex beräknas emellertid inte kunna börja tillämpas förrän om några år.

Den norska lagstiftningen på området är enligt utredningens uppfattning ett mycket långt gående utskrävande av ett svårbedömbart kostnadsansvar vid överlast. Utredningen vill inte rekommendera något liknande för svensk del, främst på grund av att detta skulle innebära att i Sverige infördes en prissättning av kriminaliserade överträdelser.

Överlastproblemet måste angripas där det uppstår, dvs. på lastningsplatsen. Som regel är det omöjligt att avgöra lastens vikt utan att väga den. I de flesta fall är förhållandena på lastningsplatsen av ett eller annat skäl inte sådana att någon vägning kan ske utan större kostnader. Utredningen anser därför i likhet med vad som anförts i rikspolisstyrelsens och vägverkets skrivelse att det enda realistiska sättet att bedöma fordonets last är att förse fordonen med en lastindikator som med vissa mindre marginaler anger hur mycket lasten väger och hur den påverkar axel- och boggitrycket. Inte minst det förhållandet att de äldre broarna numera nått gränsen för den belastning de kan tåla utan att ta allvarlig skada gör det mycket angeläget att kravet på lastindikator realiseras snarast möjligt. Bestämelse om lastindikator kan dock inte sättas i kraft utan en tillräcklig övergångsperiod för att ge industrin tillfälle att utveckla och pröva olika konstruktioner och bilägarna möjlighet att anpassa sig till dessa nya bestämmelser. Utredningen har kunnat konstatera att ett visst utvecklingsarbete redan påbörjats.

Utredningen vill understryka att lastindikatorerna kommer att bli av väsentlig betydelse för lastbilnäringens möjligheter till förbättrad driftekonomi och lönsamhet ge-

nom att det blir möjligt att bättre bedöma *utnyttjandet av fordonskapaciteten*. Avvägningen mellan vilka fordon som skall användas och vilket pris som skall tas ut kommer nämligen att avsevärt underlättas när kapacitetsutnyttjandet kan avläsas direkt vid varje lastningstillfälle.

Med hänsyn till att tillstånd till yrkesmässig trafik och transportförmedling har karaktären av en efter viss prövning *meddelad rättighet av offentligrättslig natur* kan tillstånd återkallas om det används för bedrivande av en trafik som inte motsvarar samhällets krav i skilda hänseenden.

I förarbetena till VTF uttalade departementchefen (prop. 1951: 30 s. 258, 2LU: 30, rskr 336) att förseelser mot gällande hjultrycks- och maximilastbestämmelser regelmässigt inte föranledde återkallelse av trafiktillstånd eller trafik- eller körkort. Vidare anförde departementchefen att detta kunde medföra, att vederbörande fann det ekonomiskt lönsamt att bryta mot bestämmelserna, eftersom han då trodde sig inte behöva riskera några allvarliga påföljder. En sådan utveckling tedde sig betänkelig från trafiksäkerhetssynpunkt och med hänsyn till vägars och broars bestånd. Vidare anförde departementchefen, att

i detta sammanhang måste beaktas att myndigheterna de senaste åren med hänsyn till fordonsutvecklingen och näringslivets krav ofta ansett sig nödsakade att vid tillåtande av vägar och broar minska säkerhetsmarginalen i betydande mån. Mot denna bakgrund förefaller det böra övervägas, huruvida icke — såväl vid straffs utmätande som vid prövning av frågor om indragning av trafiktillstånd eller trafik- eller körkort — förseelser av hithörande slag numera böra bedömas strängare än som hittills stundom torde ha skett.

Av departementschefsansförandet framgår att det förutsätts att inte bara kör- och trafikort utan även trafiktillstånd skall kunna återkallas på grund av förseelser mot VTF. Återkallelse av trafiktillstånd skall ske med stöd av 19 § 1 mom. YTF. De i detta författningsrum angivna återkallelsegrunderna är emellertid utformade på följande sätt.

Trafiktillstånd kan av myndighet, som meddelat tillståndet, återkallas eller för viss tid indragas vid svåra eller upprepade överträdelser

av bestämmelserna i denna förordning, vid underlåtenhet att begagna tillståndet ävensom när tillståndshavaren eljest väsentligt åsidosatt sina skyldigheter såvitt angår trafikens anordnande eller handhavande.

Här talas endast om överträdelser av bestämmelserna i YTF. Överskridande av bestämmelser om axel- och boggitryck, fordons mått och vikt, arbets- och vilotider och färdhastigheter faller emellertid numera helt under bestämmelserna i VTF sedan stadgandena 28a och 28b §§ överförs dit från YTF. Eventuella påföljder kommer därför inte att beröra grunden för den på olagligt sätt bedrivna trafiken, dvs. trafik-tillståndet, i annat fall än då den i tillståndet angivna största lasten överskridits. Det kan således förekomma att en trafikutövare, som fått kör- och trafik kort återkallade trots detta fortsätter att driva sin rörelse med bötesbeloppen inkalkylerade som en driftkostnad. Detta förhållande innebär ett incitament för mindre nogräknade trafikutövare att förfara på detta sätt när goda vinster finns att hämta eller den ekonomiska situationen är pressad.

För den utrikes lastbiltrafiken, dvs. såväl den som bedrivs med svenska fordon i utlandet som den som bedrivs med utländska fordon här i landet, gäller särskilda regler.

Bilaterala vägtransportavtal har ingåtts mellan de flesta europeiska länder och Sverige. Vanligen förklaras i dessa avtal att man vid färd i det andra landet är skyldig respektera detta lands trafiklagstiftning inklusive arbets- och vilotidsföreskrifter, fastställda axel- och boggitryck o.dyl. Sanktioner mot felande förutsätts enligt avtalen kunna äga rum i form av varningar och vid upprepade förseelser återkallelse av tillstånd och eventuellt inte någon ytterligare tilldelning av tillstånd. I praxis har endast varningsförfarandet kommit till användning. Med hänsyn till att återkallelse av trafik-tillstånd på grund av förseelser mot vägtrafikföreskrifterna sällan förekommer i fråga om svenska trafikutövare i inrikestrafik har tillståndsmyndigheten, transportnämnden, av principiella skäl hittills ansett sig ha svårt att göra några effektiva ingripanden inom

utlandstrafiken vare sig det varit fråga om svenska eller utländska trafikutövare.

Beträffande arbets- och vilotider inom landsvägstrafiken torde en konvention här-om, AETR, inom en snar framtid komma att träda i kraft i Europa. Situationen blir då, i varje fall ifråga om den internationella trafiken, likartad för de flesta europeiska stater och efterlevnaden resp. sanktions-möjligheterna förenklas och förbättras i fråga om dessa bestämmelser.

På senare tid har man genom att införa ökat medverkansansvar sökt fördela ansvaret mellan förare och uppdragsgivare för förseelser mot VTF:s bestämmelser om axel- och boggitryck samt bruttovikt och maximilast. Detta drabbar i vissa fall trafikutövaren/uppdragsgivaren endast i form av böter under det att föraren förutom bötesstraff kan förlora körkort och trafik kort. Detta förhållande är otillfredsställande. Likaväl som ett meddelat tillstånd att föra fordon i trafik kan återkallas vid missbruk av detsamma bör ett meddelat tillstånd att bedriva viss trafik kunna återkallas om det är uppenbart att det använts på ett icke förväntat sätt.

En av utredningen gjord förfrågan till länsstyrelserna i vilken utsträckning trafik-tillstånd återkallats med anledning av att tillståndshavarna befunnits skyldiga till överträdelse av vikt-, arbetstids- och hastighetsbestämmelser gav vid handen, att återkallelser på sådana grunder praktiskt taget aldrig förekommer. Inte heller förseelser mot YTF har medfört återkallelse av trafik-tillstånd.

En länsstyrelse ansåg sig förhindrad att återkalla tillstånd på grund av överträdelser mot VTF eftersom det i 19 § YTF endast talas om överträdelser av bestämmelserna i denna förordning. Ett flertal länsstyrelser framhöll vidare att rapporterna om överträdelser överlämnades endast till befattningshavare vid kör- och trafik kortsgistren. Vidare framgick det, framhöll flera länsstyrelser, sällan eller aldrig av rapporterna om vederbörande bedrev den rapporterade trafiken med stöd av trafik tillstånd.

Utredningen föreslår, att 19 § 1 mom.

YTF utformas så att även överträdelse av VTF:s bestämmelser om vikt, arbets- och vilotid samt hastighet eller straffbar medverkan därtill skall kunna föranleda omprövning av tillståndsinnehavet på samma sätt som sker i fråga om innehavet av kör- och trafik kort. I detta sammanhang kan nämnas att motsvarande stadgande har tagits in i ett av transportnämnden utarbetat förslag till ny utlandstrafikkungörelse. I anslutning härtill vill utredningen framhålla att om den föreslagna ändringen av 19 § YTF skall få avsedd effekt måste redan i polisrapporten anges om den rapporterade trafiken utövas med stöd av trafik tillstånd. Vidare bör länsstyrelsernas interna handlägningsrutiner kompletteras så att inkomna domar och strafförelägganden i hithörande frågor meddelas inte bara körkortsavdelningen utan även avdelningen för yrkesmässig trafik. Vederbörande myndighet skall överlämna fällande domar och strafförelägganden även till transportnämnden om den dömd innehar tillstånd till utlandstrafik. Den interna rapporteringen bör ske utan dröjsmål. Det kan här erinras om att 36 § YTF ger domstol så kort tid som åtta dagar efter utslaget avkunnande att översända avskrift av fällande utslag. Utredningen vill i detta sammanhang erinra om att enligt 39 § YTF skall länsstyrelse eller polismyndighet som finner anledning till återkallelse eller indragning på viss tid av tillstånd enligt YTF:s föreskrifter göra anmälan om detta till vederbörande tillståndsmyndighet.

Den av utredningen föreslagna förbättrade rapporteringen av överträdelse bör, i samband med att automatisk databehandling införs för olika former av register vid länsstyrelserna, följas upp vid utarbetandet av rutiner för de nya registreringssystemen. T. ex. bör snabbt kunna konstateras om ett visst fordon eller fordon tillhöriga viss ägare ofta medverkar i här berörda förseelser.

Avslutningsvis vill utredningen erinra dels om den yrkesmässiga trafik som med stöd av 2 § YTF bedrivs utan trafik tillstånd, dels om att den icke yrkesmässiga trafiken i

många fall direkt konkurrerar med den yrkesmässiga trafik som är beroende av trafik tillstånd. Skall antalet överträdelse mot VTF och YTF verkligen kunna nedbringas effektivt måste åtgärder med motsvarande verkningar vidtas även mot den trafik som utövas utan trafik tillstånd. Även på grund av att konkurrens inte blir lika mellan den tillståndsberoende trafiken och den icke tillståndsberoende bör sådana åtgärder vidtas. Utredningens direktiv lämnar visserligen inte utrymme för sådana förslag från utredningens sida men den vill ändå framhålla att det är angeläget att detta problem löses.

Den grundläggande principen i den år 1963 fastlagda trafikpolitiken är, som redan nämnts, att en tillfredsställande transportförsörjning skall tryggas till lägsta möjliga kostnader och under former som medger företagsekonomisk effektivitet och transportmedlens sunda utveckling. Härvid bör man söka använda den drivfjäder till effektiva transporter som konkurrens i sunda former utgör. Genom konkurrens på lika villkor är det möjligt att genom ökad frihet på transportmarknaden nå en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av transporter.

Konkurrensen anges således som ett medel att nå en optimal transportstruktur. Flera transportföretag förutsätts konkurrera om varje transportuppdrag. Priset på transporten bör härigenom komma att motsvara transportörens lägsta kostnad för transportens utförande inklusive pålägg för vinst och risk. Vid effektiv konkurrens föreligger sålunda inte någon skillnad mellan marknadspris och verklig transportkostnad.

Konkurrenssituationen är emellertid i vissa fall sådan att den balans mellan marknadspris och verklig transportkostnad, som en optimal transportstruktur innebär, inte uppnåtts. Inom sektorn för beställningstrafik för godsbefordran torde detta i viss utsträckning bero på att många mindre företag gör transportåtaganden till orealistiskt låga priser som tagits fram utan kalkylering med företagsekonomiskt betingade fordonsavskrivningar eller normala företagar-

ersättningar. Omkring hälften av trafikutövarna med endast en bil, vilka utgör 70 % av samtliga trafikutövare, är emellertid anslutna till lastbilscentraler. Dessa är sammanslutningar, oftast i form av en ekonomisk förening, som i större eller mindre omfattning handhar de enskilda trafikutövarnas angelägenheter och som gentemot transportköparen ofta framstår såsom ett enhetligt lastbilsföretag. Genom dessa sammanslutningar motverkas i viss utsträckning tendenserna till orealistiskt låga priser.

Fjärrtrafiken med lastbil har i förevarande avseende en delvis annorlunda karaktär än lokaltrafiken. Inom fjärrtrafiken spelar nämligen transportförmedlingsföretagen en väsentlig roll. I regel är fjärrtrafiken organiserad genom transportförmedlingsföretag varigenom en mera enhetlig prisstruktur uppnåtts. Tendenser till oskäligen priser motverkas inom fjärrtrafiken även av konkurrensen från järnvägarnas sida.

Taxitrafiken har i högre grad än lastbilsnäringsen en mer eller mindre markerad monopolställning. Trots att utbudet sker från en bransch som helt domineras av enbilsföretag förekommer överhuvud inte någon priskonkurrens och praktiskt taget inte heller någon annan form av konkurrens. Taxiföretagarna har i regel lagt sig på den högsta nivå de av myndigheterna fastställt maximiataxorna tillåter. Detta i förening med den bristande konkurrensen har negativt påverkat benägenheten att verka för en

aktiv transportförsäljning.

Företagsstrukturen inom lastbils- och taxinärningen av i dag kan, enligt utredningens uppfattning, allmänt sett inte anses vara optimal. Detta motiverar att vissa åtgärder vidtas inom ramen för den fastlagda trafikpolitiken i syfte att åstadkomma större effektivitet och ett från trafikantsynpunkt lämpligare anordnande av trafiken, givetvis under beaktande av att konkurrensen inte drivs så långt att samhällsekonomiska intressen åsidosätts. Samtidigt bör trafiksäkerhet och arbetarskydd främjas.

Lastbils- och taxinärningen är service-näringar och påverkas således i hög grad av utvecklingen inom samhället och näringslivet i övrigt. Liksom inom industrin, där endast hårt rationaliserade företag kan nå tillfredsställande lönsamhet, krävs en ständig branschrationalisering även här. En del för denna näring speciella begränsningar finns emellertid. Exempelvis sätter bestämmelserna om högsta bruttovikt, axel- och boggitryck, bredd, längd och färdhastighet vissa gränser för utnyttjandet av lastfordonen. Även arbetstidsbestämmelserna verkar begränsande både för lastbil- och taxi. För taxinärningen gäller dessutom strikt behovsprövning och transportplikt samt vissa andra föreskrifter. Dessa faktorer, som branschen i stor utsträckning inte råder över, gör det särskilt viktigt att, inom de ramar som drags upp för verksamheten, existerande möjligheter att uppnå bättre produktionsresultat utnyttjas effektivt.

Branschrationaliseringen inom näringslivet har medfört ett ökat intresse hos företagen att koncentrera kapital och resurser till själva produktionen. Företag som själva tidigare skött sina transporter med egna fordon har i viss utsträckning gått över till att anlita yrkestrafikutövare. Förutsättningen för detta har dock varit att trafikutövarna dels kunnat erbjuda konkurrenskraftiga priser, och dels, framför allt i fråga om godstransporter, haft resurser att avlasta beställaren administration och arbetsledning, med andra ord kunnat göra ett totalåtagande. För att detta skall vara möjligt även vid stora transportuppgifter måste den av enbilsföre-

tag dominerade transportnärigen finna former för samarbete som gör det möjligt att erbjuda kunderna fullständiga transportåtaganden. Detta har i viss utsträckning skett i och med att beställningskontor, gemensamma för ett större eller mindre antal trafikutövare, upprättats. Inom lastbilsnärigen benämns dessa, som tidigare sagts, ofta lastbilscentraler och inom taxinärigen trafikföreningar eller endast »taxi».

De större transportföretagen där administration och planeringsresurser finns i tillräcklig omfattning anskaffar och använder sådan fordonsmateriel som är mest lämpad för företagets verksamhet. För de flesta mindre företagen, enbils- och enmansföretagen, är läget ett annat. Även om man samverkar i beställningskontor har medlemmarna, av vilka flertalet är förare på det egna fordonet, stora svårigheter att åstadkomma en lämplig fordonsdifferentiering och en riktig användning av fordonen på grund av att beställningskontoret i de flesta fall inte har ställning som ansvarig trafikutövare. Ett effektivt samarbete kan, enligt utredningens uppfattning, förverkligas endast i företag med centraliserad beslutanderätt. Denna företagsform för också med sig att beställningskontoren kan dra till sig företagsledare som motsvarar de krav utvecklingen fört med sig.

Den yrkesmässiga biltrafiken har under 1970-talet räknat med en snabb ökning av de godsmängder som skall transporteras, stegrade krav på effektiva och ekonomiska transporter ävensom vidgade samhällskrav på trafikförsörjning, trafiksäkerhet, vägekonomi och socialt ansvar samt arbetstidsförkortning. Dessa förhållanden och konkurrensen från järnvägarna, luftfarten, firmabilarna och i viss mån sjöfarten kräver ett mer effektivt och bättre planerat transportutbud. En viss inneboende motvilja mot förändringar som berör tillståndshavarna själva och en viss obenägenhet att utnyttja de möjligheter YTF ger myndigheterna att styra utvecklingen har emellertid medverkat till bibehållandet av en företagsstruktur som har sitt ursprung långt tillbaka i tiden. I detta sammanhang bör nämnas att stad-

gandena i YTF och uttalandena i förarbetena till denna om att trafiktillstånd enligt huvudprincipen skall ställas på fysisk person fördröjt en rationalisering av näringsstrukturen.

I direktiven sägs att utredningen särskilt bör uppmärksamma i vilken grad förekommande samverkan i förenings- och bolagsbildningar innebär att de som innehar trafiktillstånden väsentligen kommit att bli delägare eller anställda i den verksamhet tillstånden avser. Bestämmelser bör, enligt direktiven, utformas så att trafiktillstånd innehåller av de företag eller den organisation som faktiskt utövar de företagarfunktioner trafiktillståndet avser. Detta uttalande bör ses mot bakgrunden av att YTF förutsätter en prövning av lämpligheten hos den som bedriver trafiken och ett personligt ansvar för den trafik som utövas med stöd av trafiktillståndet. Direktiven konkretiserar motsatsförhållandet mellan samhällets strävan av att åstadkomma en så rationell transportapparat som möjligt med hjälp av bl. a. offentliga regleringar och resultatet av dessa regleringar.

En förbättrad struktur kan, enligt utredningens uppfattning, inte nås med mindre den nuvarande företagssplittringen minskas eller att olägenheterna med denna elimineras. Ett viktigt steg i denna riktning är att föreskriften i 3 § YTF att det ankommer på länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken ges en verklig innebörd mera i form av aktiv ledning än formell tillämpning. Utredningen finner det naturligt att de ökade planeringsresurser som tillförts länsstyrelserna under senare år utnyttjas vid arbetet inom trafiksektionerna. I fråga om taxitrafiken är länsstyrelsernas möjligheter att direkt ingripa begränsade eftersom trafiknämnderna är tillståndsmyndighet för denna trafik. Enligt utredningens uppfattning bör därför 3 § YTF avfattas så att det även ankommer på trafiknämnderna att aktivt verka för taxitrafikens ändamålsenliga ordnande. För att göra planeringen mer effektiv bör trafiknämnder och länsstyrelser samråda.

9.1 Inrikes beställningstrafik för godsbe-
fordran

Den yrkesmässiga beställningstrafiken som bedrivs med stöd av trafikillstånd, utövades år 1970 av närmare 19 000 åkerier med drygt 38 000 bilar. Detta innebär sålunda ett ungefärligt genomsnitt av två bilar per åkeri. Av åkerierna var det inte mindre än 70 % som hade endast en bil.

I följande sammanställning anges antalet åkerier vid början av ettvar av åren 1953, 1960, 1965, 1968 och 1970. Av sammanställningen framgår att antalet åkerier under åren 1953—1960 ökade med 30,4 %. Under åren 1960—1965 utgjorde ökningen 13,1 %, under åren 1965—1968 21,1 % och under åren 1968—1970 4,8 %.

| Antal åkerier med | 1953 | 1960 | 1965 | 1968 | 1970 | |
|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-----|
| 11 | | 9 | 22 | 24 | 43 | 44 |
| 12 | | 9 | 22 | 26 | 30 | 27 |
| 13 | | 4 | 11 | 14 | 24 | 27 |
| 14 | | 7 | 10 | 21 | 22 | 25 |
| 15 | | 9 | 9 | 15 | 18 | 20 |
| 11—15 | | 38 | 74 | 100 | 137 | 143 |
| 1—15 | 10 001 | 13 001 | 14 690 | 17 778 | 18 616 | |
| 16 | | 5 | 9 | 10 | 13 | 22 |
| 17 | | 4 | 6 | 12 | 16 | 15 |
| 18 | | 6 | 7 | 12 | 17 | 11 |
| 19 | | 3 | 7 | 4 | 6 | 6 |
| 20 | | 5 | 6 | 4 | 13 | 17 |
| 21 | | | 6 | 4 | 7 | 12 |
| 22 | | | 10 | 7 | 5 | 7 |
| 23 | | 5 | 1 | 8 | 5 | 7 |
| 24 | | 2 | 3 | 5 | 2 | 4 |
| 25 | | 1 | 6 | 5 | 10 | 6 |
| 26 | | 3 | 1 | 5 | 4 | 1 |
| 27 | | 1 | 2 | 4 | 4 | |
| 28 | | 1 | 3 | 2 | 2 | 3 |
| 29 | | | 2 | 6 | 5 | 5 |
| 30 | | | 2 | 3 | 1 | 6 |
| 31 | | | 1 | 1 | 3 | 1 |
| 32 | | | 3 | 4 | 3 | 6 |
| 33 | | 1 | 2 | 3 | 6 | 5 |
| 34 | | | 3 | 4 | 7 | 4 |
| 35 | | | 2 | | 4 | 2 |
| 36 | | | | 2 | 1 | 3 |
| 37 | | | 1 | 2 | 2 | 5 |
| 38 | | | 1 | 1 | 3 | 3 |
| 39 | | | 1 | 2 | | 2 |
| 40 | | | 1 | 4 | 2 | 2 |
| 41 | | 1 | | | 1 | 4 |
| 42 | | 1 | | 3 | 2 | 3 |
| 43 | | | 1 | 2 | 2 | 2 |
| 44 | | 2 | 1 | 2 | 3 | 3 |
| 45 | | | 1 | | 2 | 4 |
| 46 | | 1 | | | 2 | 1 |
| 47 | | | 1 | | | 1 |
| 48 | | | | 1 | 1 | 1 |
| Antal åkerier med | 1953 | 1960 | 1965 | 1968 | 1970 | |
| 1 bil(ar) | 6 956 | 8 908 | 10 007 | 12 473 | 13 424 | |
| 2 | 1 643 | 2 406 | 2 549 | 2 811 | 2 650 | |
| 3 | 925 | 746 | 895 | 1 072 | 1 071 | |
| 4 | 196 | 362 | 441 | 479 | 500 | |
| 5 | 100 | 187 | 249 | 293 | 293 | |
| 2—5 | 2 864 | 3 701 | 4 134 | 4 655 | 4 514 | |
| 1—5 | 9 820 | 12 609 | 14 141 | 17 128 | 17 938 | |
| 6 | 49 | 111 | 164 | 174 | 182 | |
| 7 | 34 | 81 | 92 | 131 | 124 | |
| 8 | 24 | 57 | 75 | 81 | 100 | |
| 9 | 18 | 40 | 57 | 72 | 74 | |
| 10 | 18 | 29 | 61 | 55 | 55 | |
| 6—10 | 143 | 318 | 449 | 513 | 535 | |
| 1—10 | 9 963 | 12 927 | 14 590 | 17 641 | 18 473 | |

| Antal åkerier med | 1953 | 1960 | 1965 | 1968 | 1970 |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 49 | | | | 1 | 2 |
| 50 | | 1 | | | 2 |
| 16—50 | 42 | 91 | 122 | 155 | 178 |
| 1—50 | 10 043 | 13 092 | 14 812 | 17 933 | 18 794 |
| 51 | | | 1 | 1 | |
| 52 | | | 1 | 1 | 2 |
| 53 | | 1 | | | |
| 54 | | 3 | | 1 | 1 |
| 55 | | | | | 1 |
| 59 | | | | 1 | 1 |
| 60 | 2 | | | | |
| 61 | | | | | 1 |
| 64 | | | | 1 | |
| 65 | | | | | 2 |
| 70 | | | | | 1 |
| 72 | | | 1 | 2 | |
| 73 | | 1 | | | |
| 75 | | 1 | 1 | | |
| 83 | | 1 | | | |
| 84 | | | | | 1 |
| 86 | | | | | 1 |
| 89 | | | | 1 | 2 |
| 90 | | | | 1 | |
| 91 | | | 1 | | 1 |
| 95 | | | | | 1 |
| 96 | | | | | 1 |
| 51—100 | 2 | 7 | 5 | 10 | 15 |
| 1—100 | 10 045 | 13 099 | 14 817 | 17 943 | 18 809 |
| 100 och däröver | 0 | 0 | 3 | 3 | 4 |
| Summa | 10 045 | 13 099 | 14 820 | 17 946 | 18 813 |

Delvis torde den snabbare tillväxten mellan åren 1965 och 1970 ha berott på att 1963 års trafikpolitiska beslut började genomföras den 1 juli 1964. Samtidigt som detta skedde var den allmänna ekonomiska aktiviteten mycket hög. Dessa två faktorer präglade utvecklingen inom åkerinäringen under de första åren av 1960-talets andra hälft.

Under åren 1965—1968 tillkom 3 100 nya åkerier eller i genomsnitt ca 1 000 per år, medan det under åren 1968—1970 tillkom endast 850 nya åkerier, motsvarande drygt

400 per år. En avmattning i nyetableringen ägde sålunda rum under dessa senare år trots att det ekonomiska läget karaktäriserades av en högkonjunktur.

Allmänt torde man ha väntat att den nya trafikpolitiken med en mindre restriktiv tillståndsgivning för den yrkesmässiga lastbils-trafiken skulle medföra att redan befintliga åkerier skulle få ett väsentligt ökat antal bilar per åkeri medan däremot antalet enbilsåkerier skulle minska. Den inträdda situationen motsvarade dock inte dessa förväntningar. Av sammanställningen framgår att ökningen av åkeriernas antal varit procentuellt störst ifråga om enbilsåkerierna samt ifråga om åkerier med mer än 15 bilar. Den förhållandevis lägsta ökningen har inträtt ifråga om åkerier med 2—5 bilar; här har för tiden 1968—1970 inträffat en faktisk minskning av antalet åkerier. Detta förhållande åskådliggörs av följande sammanställning.

| Akkumulerat 1970 | % |
|------------------|------|
| 1-bilsåkerier | 71,4 |
| 2- » och mindre | 85,4 |
| 3- » » » | 91,1 |
| 4- » » » | 93,8 |
| 5- » » » | 95,4 |

Medelstorleken per åkeri var år

| År | Medelstorlek |
|------|----------------|
| 1953 | 1,69 lastbilar |
| 1964 | 1,96 » |
| 1965 | 2,01 » |
| 1966 | 1,99 » |
| 1967 | 2,01 » |
| 1968 | 2,00 » |
| 1970 | 2,00 » |

Fördelningen mellan mindre och större åkerier har sålunda under den senaste perioden inte förändrats i någon större utsträckning. Visserligen har enbilsåkerierna ökat

| Åkerier | | Procentuell fördelning efter storlek | | | | |
|---------|--------------|--------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| År | | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1970 |
| 1— | -bilsåkerier | 67,5 | 68,2 | 68,5 | 69,5 | 71,4 |
| 2—5 | » | 27,9 | 27,2 | 26,8 | 25,9 | 24,0 |
| 6—10 | » | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 2,9 | 2,8 |
| 11—15 | » | 0,7 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 |
| 16— | » | 0,9 | 0,8 | 0,9 | 0,9 | 1,0 |
| | | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

sin andel från 67,5 % 1965 till 71,4 % 1970, men samtidigt har gruppen 2—5-bilsåkerier minskat sin andel från 27,9 % till 24,0 % under motsvarande period. Den nyssnämnda ökningen för de största åkerierna innebär att antalet åkerier med 16 bilar och däröver har fördubblats, dvs. ökat från 98 till 197 mellan 1960 och 1970. Under samma period ökade antalet åkerier med mer än 50 bilar från 7 till 19. År 1960 hade åkerier med 11 bilar och däröver 15 % av den totala bilparken. År 1970 hade denna andel stigit till ca 23 %. Dessa åkerier, som utgör knappt 2 % av det totala antalet, har således nästan 25 % av den totala lastbilsparken i yrkesmässig trafik. Snabbast har tillväxten varit för åkerier med 16 bilar eller flera. Deras andel av den totala bilparken har stigit från 11 % år 1960 till ca 18 % år 1970.

Utredningen har försökt att klarlägga i vilka former lastbilsnäringsen expanderar.

Med stöd av material från trafikpolitiska delegationen har utredningen ansett sig kunna konstatera att näringen främst expanderat genom nyetablering. De redan etablerade trafikutövarna har, som framgår av följande tabell, relativt sett sökt färre trafik-tillstånd. Vidare framgår att antalet tillstånd som övertagits från redan etablerade trafikutövare är nästan lika stort som antalet nytillkomna. Detta innebär att ca hälften av den antalsmässiga ökningen av trafik-tillstånden härrör från åkerier som splittrats upp eller upphört. En del av dessa övertagna tillstånd bör ha gått till större företag i samband med fusioner o.d. Det mest sannolika är emellertid att de till största delen övertagits tillsammans med åkeriet i övrigt av personer som avsett att nyetablera sig. Den mindre restriktiva tillståndsgivningen bör nämligen ha minskat behovet för redan etablerade trafikutövare med upp- arbetad kundkrets att överta tillstånd.

| År | Nya tillstånd | | | Övertagna tillstånd | | |
|------|----------------------------------|-----------------------------|-------|----------------------------------|-----------------------------|-------|
| | Innehade inte tillstånd tidigare | Innehade tillstånd tidigare | Summa | Innehade inte tillstånd tidigare | Innehade tillstånd tidigare | Summa |
| 1968 | 860 | 1 226 | 2 086 | 1 157 | 652 | 1 809 |
| 1969 | 904 | 1 530 | 2 434 | 1 268 | 882 | 2 150 |
| 1970 | 559 | 710 | 1 269 | 777 | 527 | 1 304 |

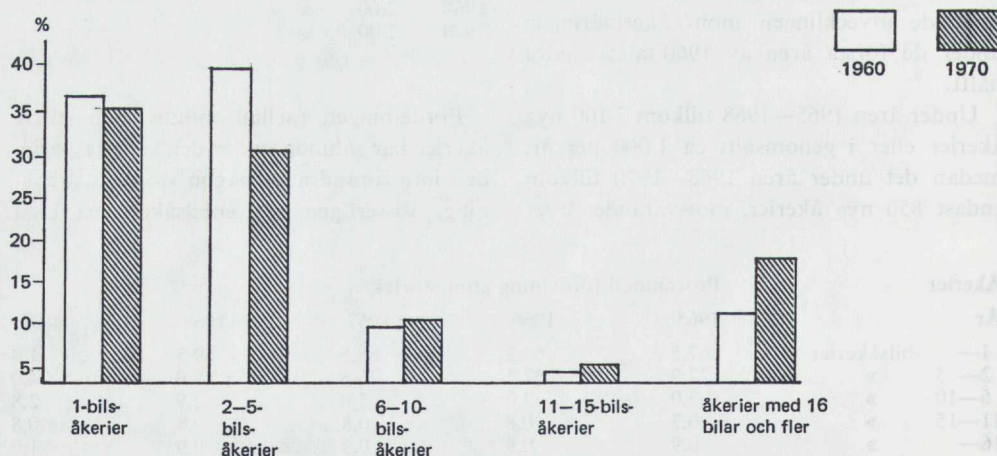


Fig. 9. Bilarnas fördelning på olika storleksgrupper.

Verkningarna av denna företagssplittring dämpas emellertid av att de mindre företagen i stor utsträckning är medlemmar i en lastbilscentral.

Dessa lastbilscentraler kan indelas i tre kategorier, här benämnda I, II och III.

Kategori I är av typen ideell förening. Denna typ av central, som är historiskt betingad, är inte något försäljningsorgan. I den mån beställningar görs hos centralen förmedlas dessa till medlemmarna men centralen gör inte något självständigt transportåtagande.

Kategori II är ett försäljningsorgan till vilket kunderna kan vända sig med sina beställningar. Det står emellertid medlemmarna fritt att även på egen hand ackvirera och ta emot beställningar utan centralens medverkan. Någon egentlig transportplanering för kundernas räkning kan därigenom inte ske. Varje trafikutövare svarar själv för utförandet av transporterna och fraktersättningarna betalas direkt till denne.

Kategori III är ett helcentraliserat och fakturerande försäljningsorgan som gör reella åtaganden gentemot kunderna. All försäljning liksom in- och utbetalningar sker genom centralen. Centralens föreståndare agerar som en vanlig företagsledare med de inskränkningar som hänger samman med att medlemmarna i regel äger fordonen själva och bedriver trafiken med stöd av personliga trafik tillstånd. Av Svenska åkeriförbundets normalstadgar för en sådan helcentraliserad lastbilscentral framgår bl. a., att den skall kunna förvärva fast egendom och andra anläggningstillgångar och att den skall samarbeta med andra större transportsäljande företag. Medlem i centralen antas under förutsättning att denna bedömer transportunderlaget tillräckligt för en utökning. För varje transportredskap uttas viss insats som, enligt dessa stadgar, skall erläggas med 40 % kontant. Ny medlem, liksom medlem som ökat sitt innehav av transportredskap, betalar dessutom kontant en reservfondsavgift. Medlem är vidare enligt dessa normalstadgar skyldig

att överlåta åt centralen att träffa avtal om transportuppdrag och därmed sammanhängande leveranser för samtliga medlemmens anslutna transportredskap,

att vid utförande av anvisade uppdrag iaktta vad centralens styrelse föreskrivit i fråga om redovisning av uppburen ersättning, hållande av fullgott materiel och arbetskraft samt vidmakthållande av godstransportförsäkring, anpassad till gällande ansvarighetsbestämmelser,

att ansvara för uppdrag, som medlemmen själv eller genom anställd utfört, och att ersätta eventuella skador som vållats genom vårdslöshet,

att ersätta centralen för förmedling av transport- och andra uppdrag, revision, kontroll, reklam, propaganda samt därmed liknande eller förenliga åtgärder, som centralen genomfört i medlemmarnas gemensamma intresse, samt

att iaktta de anvisningar, som centralens styrelse meddelar för bedrivandet av verksamheten, bl. a. i fråga om medlems samråd med centralens affärsledning i fråga om investeringar i fordon m. m., samt i övrigt i frågor, som avses främja centralens ändamål.

Bryter medlem mot stadgarna eller missköter han uppenbarligen sin ekonomi kan styrelsen utesluta honom.

För närvarande är 11 000 åkerier med 18 000 bilar anslutna till 317 lastbilscentraler. Av dessa kan ungefär en tredjedel anses tillhöra kategori III. Lastbilscentralerna omfattar ca 60 % av totala antalet trafikutövare och ca hälften av den totala lastbilsparken i yrkesmässig trafik. Det genomsnittliga antalet bilar per lastbilscentral uppgår till 57.

Det är främst de mindre trafikutövarna som är anslutna till lastbilscentralerna. Av trafikutövare med fem bilar och färre är ca 60 % och av 6—10-bilsåkerierna knappt 50 % anslutna till någon lastbilscentral. De större åkeriernas anslutning är betydligt lägre. Ca 27 % av 11—15-bilsåkerierna och endast 13 % av trafikutövarna med 16 bilar eller flera är medlemmar i lastbilscentralerna.

| Åkeriets storlek | Totalt | | Därav | | | |
|------------------|---------|--------|--------------|--------|-----------------|--------|
| | Åkerier | Bilar | LBC-åkerier* | Bilar | Ej LBC-åkerier* | Bilar |
| 1— -bilsåkerier | 13 424 | 13 424 | 7 891 | 7 891 | 5 533 | 5 533 |
| 2— 5 » | 4 514 | 11 978 | 2 664 | 7 017 | 1 850 | 4 961 |
| 6—10 » | 535 | 3 976 | 254 | 1 858 | 281 | 2 118 |
| 11—15 » | 143 | 1 809 | 38 | 488 | 105 | 1 321 |
| 16— » | 197 | 6 040 | 26 | 655 | 171 | 5 385 |
| Totalt | 18 813 | 37 227 | 10 873 | 17 909 | 7 937 | 19 318 |

* Dvs. lastbilscentralanslutna resp. ej lastbilscentralanslutna åkerier.

I vilken utsträckning lastbilscentralerna och deras medlemmar äger fordon m. m. framgår av följande tabell.

| Ägare | ANTAL | | | | | |
|-------------------|--------|-------------|---------|---------------|---------|---------|
| | Bilar | Släp-vagnar | Dumpers | Gräv-maskiner | Lastare | Grustag |
| Medlemmar | 15 844 | 5 455 | 169 | 301 | 1 264 | 213 |
| Lastbilscentraler | 282 | 113 | 81 | 65 | 197 | 263 |
| Sidoföretag | 320 | 111 | 18 | 86 | 195 | 138 |
| Summa | 16 446 | 5 679 | 268 | 452 | 1 656 | 614 |

I början av 1950-talet fanns det över 600 och tio år senare drygt 400 lastbilscentraler. För närvarande finns det som redan nämnts 317 lastbilscentraler i landet. Av dessa är 16 aktiebolag och de övriga ekonomiska föreningar, varav 167 formellt antagit Svenska åkeriförbundets normalstadgar. Värdet av den yrkesmässiga lastbilstrafikens transportförsäljning uppgick år 1969 till ca 2,8 miljarder kr. Huvuddelen av transportförsäljningen sker genom lastbilscentralerna och ca 280 medelstora och större enskilt ägda åkerier. Dessa 600 företag disponerar över eller förmedlar beställningar till 25 000 bilar, dvs. ca 65 % av den totala lastbilsparken i yrkesmässig trafik.

9.2 Transportförmedling

Som framhålls i 8 ombesörjs en väsentlig del av fjärrtrafiken med lastbil genom transportförmedlingsföretag. Begreppet

transportförmedling återfinns i 33 § 1 mom. YTF och karaktäriseras av ett yrkesmässigt hopsamlade eller mottagande av gods på vissa upplagsplatser för vidare transport. Även förmedling av anbud om transporter eller om tillhandahållande av gods för transport faller under begreppet transportförmedling. Endast sådan verksamhet i vilken anordnas regelbundna transporter benämns transportförmedling och omfattas av förordningen. Med regelbunden transport mellan två orter avses i förordningen transporter i samma riktning vanligen minst två gånger per kalendervecka. Tillstånd till transportförmedling meddelas av länsstyrelsen i det län där rörelsen skall bedrivas.

Tillståndet medför rätt tillståndshavaren att förmedla regelbundna transporter mellan orter som anges i beslutet. Med de bilar som utnyttjas utförs trafik som i allt väsentligt överensstämmer med linjetrafik. De trafikutövare som utför transporter

efter förmedling av transportförmedlingsföretag har egna tillstånd till beställningstrafik men behöver med hänsyn till 4 § YTF inte ha tillstånd till linjetrafik. Någon begränsning av antalet bilar som får utnyttjas i förmedlingsverksamheten har inte stadgats.

Som redan nämnts dominerar transportförmedlingsmarknaden fullständigt av ett fåtal stora transportförmedlingsföretag som genom transportörsavtal knutit ett antal självständiga trafikutövare till sig som transportörer. Av dessa företag har ASG och GBS en klart dominerande ställning.

Utredningen har under sitt arbete kunnat konstatera att förhållandena inom transportförmedlingsbranschen är tillfredsställande från de synpunkter utredningen har att beakta. Enligt utredningens uppfattning finns det sålunda inte någon orsak att i detta sammanhang föreslå ändringar i rådande ordning.

9.3 *Utlandstrafik med lastbil*

Ett speciellt förhållande inom utlandstrafiken är att åtskilliga länder kvoterar den till, från eller genom dessa länder gående internationella lastbilstrafiken. I särskilda mellanstatliga avtal har detta fått sin närmare utformning. Trots att trafiken i många länder är befriad från tillstånd går ungefär 80 % av kontinenttrafiken till länder som tillämpar kvotering (Förbundsrepubliken Tyskland, Belgien, Frankrike, Italien). Genom denna begränsning av trafiken och särskilt det tyska tillståndssystemets utformning hindras i hög grad företagsexpansion inom utrikestrafiken liksom nyetablering.

Fjärrtrafiken bedrivs i regel inte inom ramen för några lastbilscentraler. I stället är det transportförmedlingsföretagen som är den sammanhållande länken. Utrikestrafiken förmedlas i stor utsträckning av speditorsföretag. I detta sammanhang har utredningen konstaterat att transportförmedling för utlandstrafik äger rum utan tillstånd. Dessa företag har således kunnat etablera sig inom utrikestrafiken utan den prövning som ett tillstånd enligt 33 § YTF innebär. Det förefaller utredningen rimligt

att kravet på tillstånd till transportförmedling omfattar även sådan transportförmedling som avser utrikestrafik med lastbil.

För fjärrtrafiken inklusive utrikestrafiken med lastbil gäller att transportförmedlingsföretagens orderkontor i viss mån fullgör de uppgifter en helcentraliserad lastbilscentral utför. Förmedlingsföretaget är nämligen både uppdragsackvisitör för och ordergivare till de enskilda transportörerna. Detta är särskilt markant i fråga om utrikestrafiken där i vart fall de mindre företagen i praktiken saknar möjlighet att utöva någon mera omfattande trafik utan förmedling av speditorsföretag.

För att skapa en bättre balans mellan transportförmedlingsföretagen och transportörerna har de transportörer som kör för ASG och GBS sammanslutit sig i två intressentföreningar, ASG-T och BTF. Dessa föreningar har egna kontor med heltidsanställda tjänstemän. Huvuduppgifterna ligger i fortlöpande bevakning i taxeutveckling och kontrakts- och uppdragsvillkor i förhållandet mellan transportförmedlingsföretag och trafikutövare.

9.4 *Utnyttjandegrad och produktivitetsutveckling inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken*

Av det totala antalet lastbilar vid utgången av år 1969 fanns 26 % inom den yrkesmässiga biltrafiken. Motsvarande andel för släpfordon var 22 %. Dessa lastbilar och släpfordon svarade för 61 % av fordonsbeståndets totala lastkapacitet. De yrkesmässiga lastbilarnas andel av godstrafikarbetet på väg uppgick år 1966 till 37 % och deras andel av det totala godstransportarbetet på väg, enligt IUI:s beräkningar, till 64 %. Den icke yrkesmässiga lastbilstrafiken bedrivs främst med lätta skåp- och lastvagnar. År 1969 låg den genomsnittliga lastkapaciteten för bilar i icke yrkesmässig trafik på drygt 4 ton under det att lastbilarna i yrkesmässig trafik hade en genomsnittlig lastförmåga på 13 ton.

Trots en ökad marknadsandel har lönsam-

heten och sysselsättningsgraden av branschen bedömts som otillfredsställande.

Vid en granskning av tillgänglig statistik framgår att den redovisade procentuella andelen utnyttjade bärighetstonkilometer vid körning enligt kilometertaxa resp. kombinerad tariff har sjunkit från 76,7 % år 1949 till 56 % år 1969. Under denna period har den procentuella andelen tomkörning varit praktiskt taget konstant. För den inrikes fjärrtrafiken har under åren 1956—1968 antalet utnyttjade bärighetstonkilometer sjunkit från 76 till 61 % vid en i stort sett oförändrad tomkörning under det att utlandstrafiken legat still på knappt 70 % kapacitetsutnyttjande. Denna minskning med 21 resp. 15 % inom inrikestrafiken kan tyda på att den relativa andelen storbäriga fordon är för hög med åtföljande svårigheter att fullt ut använda kapaciteten. Detta kan i sin tur bero på att vägarna inte alltid medger ett fullt kapacitetsutnyttjande och att fordonsparken inte differentierats med hänsyn till de aktuella transportbehoven.

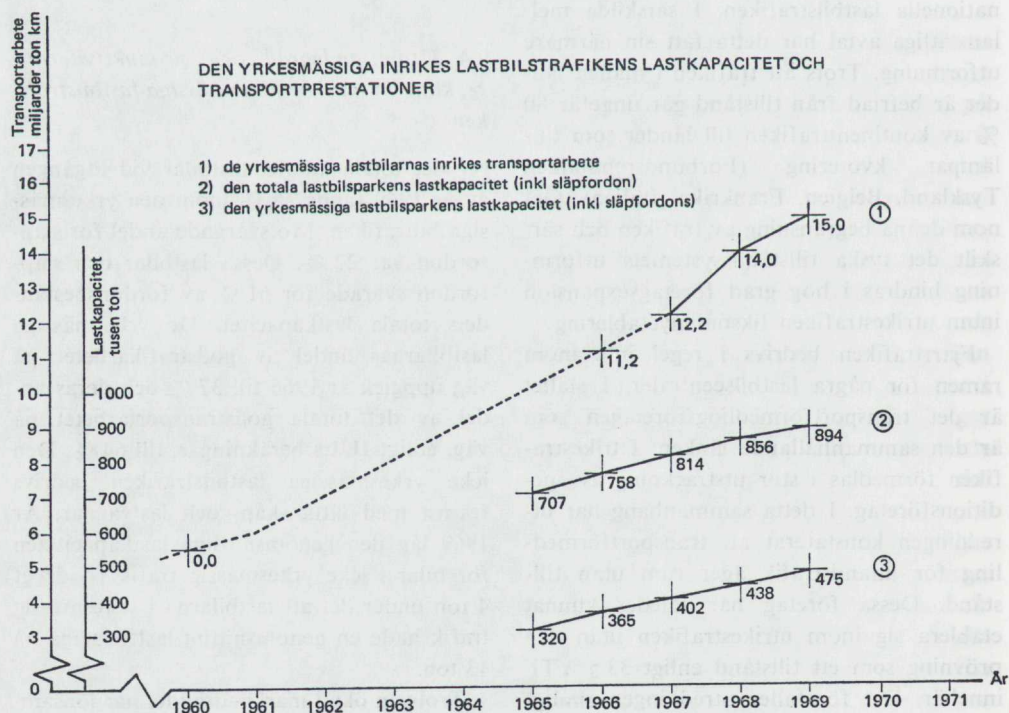
Den årliga körsträckan per bil har stigit från ungefär 2 000 mil år 1950 till 3 000 mil

år 1968. Godsmängden i ton har ökat från 180 milj. år 1950 till 630 milj. år 1968. Samtidigt har medeltransportlängden under perioden 1950—1969 ökat från 17 till 89 km. Ökningen av transportarbetet hänför sig således både till ökningen i godsmängden och ökningen av medeltransportavståndet. Denna utveckling har enligt uppgift från 1970 års långtidsutredning inneburit att produktiviteten, mätt med genomsnittlig prestation per bil och år, under perioden ökat. Denna produktivitetsökning torde i icke oväsentlig utsträckning hänga samman med att ökningen av vägarnas bärighet gjort det möjligt att använda fordon med allt större kapacitet.

Antalet anställda inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken uppgick år 1968 till 67 000.

9.5 Utvecklingen av bilantal, transportarbete och frakter inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken

Utvecklingen inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken har, som framgår av följande diagram, inneburit att under tiden 1965—1969 lastkapaciteten i ton räknat ökat med 50 %. Lastkapaciteten har stigit till följd av



ökat antal fordon och till följd av ökad lastförmåga per fordon.

Räknat efter de normer, som gällt för den mindre restriktiva behovsprövningen, dvs. en största årlig ökning räknat på föregående års volym med 15 %, 15 %, 20 %, 20 % och 20 % skulle resultatet ha blivit ca 124 % ökning. Tonnageökningen har således inte motsvarat de angivna normerna. Att en viss mättnad inträtt åskådliggörs av att den årliga tonnageökningen under perioden nedgått från ca 15 % till ca 8 %.

Det redovisade inkörda beloppet uppgick år 1969 till drygt 2,4 miljarder kr., vilket innebär en ökning med 10 % jämfört med år 1968. Ökningen av den inkörda frakten per bil stannade dock på knappt hälften av denna ökning beroende på att antalet bilar samtidigt ökade med något över 5 %.

Till de redovisade fraktintäkterna om 2,4 miljarder kr. skall läggas ett uppskattat belopp för lastfordon, för vilka skyldighet att avlämna körrapporter till SCB:s driftstatistik inte föreligger. I det senare beloppet ingår bl. a. fraktintäkter för utrikestrafiken och sådan yrkesmässig trafik som enligt 2 § YTF är undantagen från tillämpningen av denna förordning. Värdet av den sistnämnda trafiken kan uppskattas till ca 400 milj. kr. Som redan nämnts kan fraktintäkterna för åkerierna, vad beträffar beställnings- och linjetrafik med lastbilar, påhängsvagnar och andra släpvagnar, beräknas uppgå till ca 2,8 miljarder kr. under år 1969. Förutom dessa fraktintäkter kan lastbilsföretagen ha inkomster från annan verksamhet, t. ex. arbeten utförda med last- och grävmaskiner samt kranbilar.

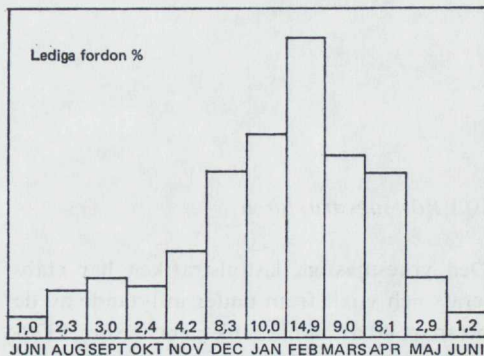
Det bör här påpekas att de i trafiken använda släpvagnarna inte medräknats i antalet fordon och sammanlagd lastkapacitet, medan däremot uppgifterna angående transportarbete, inkörda fraktbelopp m. m. avser även det arbete som utförs med släpvagnar.

Enligt vägplaneutredningens (SOU 1969: 56) beräkningar har det genomsnittliga tonkilometerpriset för den yrkesmässiga lastbilstrafiken under perioden 1950—1966 sjunkit med 22 %. Som framgår av uppgifterna

uppgick år 1969 det genomsnittliga tonkilometerpriset till 16 öre.

9.6 Sysselsättningen inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken

Av följande diagram avseende juni 1969—juni 1970 framgår att den yrkesmässiga lastbilstrafiken i hög grad berörs av säsongfluktuationer i sysselsättningen.



Diagrammet visar det procentuella antalet helt lediga fordon av alla kategorier under ett år. Procenttalen avser sysselsättningsundersökningar som gjorts i mitten av varje månad. Någon undersökning gjordes inte i månaden juli.

Kostnaderna för branschen är betydande eftersom personalkostnaderna och kostnaderna för terminaler och rullande materiel kvarstår i stor utsträckning även under perioder med bristande sysselsättning. Utredningen är av den uppfattningen att stillstånds- och arbetslöshetsförsäkringar inte i längden kan ge tillfredsställande resultat. En lösning bör däremot kunna åstadkommas genom att länsarbetsnämnderna vid sin planering av åtgärder mot säsongarbetslöshet också räknar in den yrkesmässiga lastbilstrafiken, trots att denna i stor utsträckning utövas av personer som, genom att de är egna företagare, inte blir arbetslösa i sedvanlig bemärkelse. Utredningen vill därför understryka vikten av att sysselsättningsläget inom lastbilstrafiken tas med vid planeringen av sysselsättningsfrämjande åtgärder. En sådan avvägning kan i vissa fall medföra förändrad uppfattning om var och när dessa åtgärder skall sättas in.

10.1 Företagsstrukturen

Den yrkesmässiga lastbilstrafiken har etablerats och vuxit fram under inflytande av de nu snart 40 år gamla tankegångar som 1930-talets trafikutredningar presenterat. Den bärande tanken var att man regleringsvägen kunde uppnå en samhällsekonomisk balans inom transportsektorn, att man genom tillståndsgivning och behovsprövning kunde påverka konkurrensen mellan trafikgrenarna och mellan trafikutövarna inbördes, liksom anpassa trafikapparatus storlek efter det befintliga behovet sådant det uppskattades av tillståndsgivande myndigheter och i Kungl. Maj:ts praxis. Visserligen har de två första etapperna i 1963 års trafikpolitik medfört vissa ändringar men detta har inte för den yrkesmässiga lastbilstrafiken inneburit en omställning till ett nytt trafikpolitiskt synsätt med andra metoder än tidigare att angripa problemen.

I betydande utsträckning har nyetablering skett utan föregående planering inom näringen. Följden har blivit en ogynnsam sammansättning av fordonsparken och en otillfredsställande konkurrenssituation som, enligt utredningens uppfattning, inte kan anses stå i överensstämmelse med 1963 års trafikpolitiska beslut. Konkurrensen bör bedrivas mellan större fast organiserade företag eller sammanslutningar som konkurrerar med varandra genom effektivitet och planering, och inte genom en prissättning som i

många fall sker utan hänsyn till gällande trafikföreskrifter och kravet på rimlig ersättning för eget arbete.

Lastbilsföretag drivs bäst i former som medger rationell och effektiv företagsledning vilket också innebär att ledningen bestämmer om fordonsparkens omfattning och differentiering. Principiellt bör det transportsäljande företaget både ha tillstånden och äga fordonen, dvs. ha full dispositionsrätt över de faktorer som konstituerar ett lastbilsföretag. Den företagsform som, enligt utredningens uppfattning, bäst lämpar sig för här ifrågasatt typ av verksamhet är aktieföretaget.

Erfarenheterna från arbetet med att organisera trafikutövarna i lastbilscentraler har emellertid visat att de individualistiska inslagen hos dessa är mycket starka. Ett fullföljande av direktivens intentioner att tillstånden skall föras över till lastbilscentralerna kan, enligt utredningens uppfattning, komma att medföra att det genom lastbilscentralerna inledda samordningsarbetet försvåras — och i vissa fall omöjliggörs — genom att en icke oväsentlig andel av medlemmarna går ur centralerna. Det förhållandet att någon behovsprövning i praktiken inte längre förekommer vid meddelande av tillstånd till godsbeholdningen försvårar en icke frivillig överföring av tillstånden från enskilda trafikutövare till det organ som i varje fall utåt framstår som den för trafiken ansvarige. Den trafikutövare som vill fortsätta

sin verksamhet med stöd av ett eller flera personliga trafiktillstånd kan således erhålla nytt tillstånd hos länsstyrelsen. För övrigt befinner sig de trafikutövare, som det är mest angeläget att föra in i fastare samarbetsformer, utanför dessa centraler vilket innebär att de är självständiga trafikutövare i YTF:s mening. Något överförande av dessa trafikutövarers tillstånd kan således inte ske på de grunder som angivits i direktiven.

Den utveckling som inleds genom organiserandet av trafikutövarna i helcentraliserade lastbilscentraler (9.1) är, enligt utredningens uppfattning, en lämplig utgångspunkt för vidare utveckling mot den företagsform som förordats i direktiven. Länsstyrelserna, som har att verka för ett ändamålsenligt ordnande av trafiken, bör på effektivast möjliga sätt understöda denna utveckling. Det kan här även erinras om att 24 § YTF ger länsstyrelserna vissa möjligheter i detta avseende.

Utredningen vill understryka att de krav som kommer att ställas på den yrkesmässiga lastbilstrafiken i framtiden är stora och att det kommer att bli svårt för svagt sammanhållna organisationer liksom för enskilda att tillfredsställa tillgodose dessa. De av utredningen föreslagna åtgärderna i fråga om trafiktillstånd och kreditrestriktioner samt den intensifierade trafikövervakningen, konkurrensen från järnvägarna liksom den accelererande utvecklingen mot integrerade transportlösningar kommer också att ställa sådana krav på näringen att ett nära samarbete mellan trafikutövarna blir allt betydelsefullare. Utredningen vill därför framhålla att godstrafikutövarna allvarligt bör överväga fördelarna med att bilda trafikutövande aktiebolag eller, om detta inte är genomförbart, medlemskap i en helcentraliserad lastbilscentral. Centralerna bör ändra sin restriktiva inställning till att ta in nya medlemmar. Bristande trafikunderlag utgör, enligt utredningens uppfattning, inte tillräckliga skäl för att vägra inträde.

Cavsett vilken organisationsform trafikutövarna väljer bör denna utan undantag fungera som intressekontor i vad avser löneutbetalning o. d. samt inköp av fordon.

10.2 Begreppet trafikutövare

De av utredningen som övergångsform rekommenderade helcentraliserade lastbilscentralerna fungerar som trafikutövare resp. transportförmedlare gentemot transportköparen. De fyller med andra ord funktionen som mellanman. Mellanmannen är en fysisk eller juridisk person som fått i uppdrag att självständigt och juridiskt bindande i eget namn förmedla avtal mellan parter som avser att sluta avtal. Mellanmannen handlar således för annans räkning.

På den yrkesmässiga biltrafikens område förekommer i betydande omfattning att avtal om transport av personer eller gods sker efter mellankomst av någon som sammanför transportköpare och trafikutövare, dvs. en mellanman.

Av stor betydelse som mellanman, framför allt inom fjärrtrafiken med lastbil, är transportförmedlingsföretagen.

Det är oklart hur långt en mellanman kan närma sig den egentliga utövningen av trafiken innan han gör sig skyldig till olaga yrkesmässig trafik. En del rättsfall beträffande busstrafiken belyser detta (jfr. Gunnar Biörklund, Vår vägtrafiklagstiftning 1970 s. 417, 434, 435 och Svensk juristtidning 1959 s. 471). Genom tillkomsten av kungörelsen (1958:368) om undantag från vissa bestämmelser i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. har man sökt mildra de praktiska olägenheterna beträffande busstrafiken.

Transportförmedlingsföretagen låter som regel utföra transporter i eget namn men med anlåtande av innehavare av trafiktillstånd, vanligen för beställningstrafik för godsbefordran. Verksamheten är en form av kommission utan att kommissionslagen gäller. Transportförmedlingsföretagens roll i detta avseende belyses av t. ex. rättsfallet NJA 1965: 124.

Det kan emellertid ifrågasättas om inte lastbilscentralerna i vissa fall åtar sig transportuppdrag i sådana former att centralerna i själva verket måste anses utöva yrkesmässig trafik och således borde ha trafiktillstånd. Sålunda förekommer att lastbilscen-

tral åtar sig entreprenadarbeten av olika slag som kräver lastbilar. Där transporterna utgör ett mera underordnat led i arbetet kan dessa kanske inte hänföras till yrkesmässig trafik. Men i motsatt fall kan transporterna bli att betrakta som yrkesmässiga och anordnade av lastbilscentralen tillsammans med trafikutövare som centralen anlitar. I sådana och likartade fall kan verksamheten inte anses vara begränsad till endast förmedling från lastbilscentralens sida. Lastbilscentralen blir därvid underkastad tillståndsvång. En analogi med vad som förekommit i rättstillämpningen i fråga om såväl lastbils- som busstrafik styrker enligt utredningens uppfattning riktigheten av en sådan ståndpunkt.

Frågan huruvida den som åtar sig att för en transportköpares räkning utföra en transport innehar tillstånd som innefattar rätt att utföra den eller inte kan vara av betydelse för avtalets giltighet. Den presumtive transportören är nämligen sannolikt inte skyldig att fullgöra avtalet om han inte har eller kan skaffa sig trafikillstånd.

I Tidskrift for retsvidenskap, 1936 s. 14 framhåller professor Håkan Nial,

att av allmänna rättsregler följer att ingen kan tvingas fullgöra en prestation, som ådrager honom straff, och att, om det alltså är fråga om ett straffsanktionerat förbud, skyldighet att fullgöra en avtalad prestation i strid mot förbud inte kan föreligga. Inte ens om straffbarheten inträder redan i och med att avtalet är slutet, eller om redan saluhållandet av viss vara straffas, torde prestationen, som dock framstår såsom ett led i eller fullföljande av det kriminaliserade förfarandet, kunna uttvingas.

Om transportköparen kan vara berättigad att häva ett avtal, då medkontrahenten inte har eller inte vill eller inte kan skaffa sig trafikillstånd, synes mera tvekelaktigt (jfr. J. Sundberg i Förvaltningsrättslig tidskrift 1962 s. 94). Det kan härvid erinras om att transportköparen genom att för transport anlita transportör som enligt vad han vet inte innehar trafikillstånd i regel inte gör sig skyldig till straffbar medhjälp. Endast om köparen anstiftar transportören till den olaga trafiken torde han bli straffbar (jfr. Svensk juristtidning 1959 s. 471). Den om-

ständigheten att han inte är straffbar är emellertid uppenbarligen inte i och för sig avgörande för frågan om hans rätt att frånträda avtalet. Har han utgått från att medkontrahenten hade tillstånd som innefattade rätt att utföra transporten torde han inte äga häva avtalet, även om sådant tillstånd inte förelåg vid avtalets ingående men anskaffas före transportens utförande. Där emot kan det råda tvekan om hur det förhåller sig om kontrahenten underlåter att söka ett behövligt tillstånd eller om han får avslag på en ansökan därom. Möjligen kan transportköparen få frånträda avtalet, exempelvis om han utgått från den ovillkorliga förutsättningen att transporten skulle ske i lagliga former. Frågan om hävningsrätten för transportköparen torde emellertid särskilt med hänsyn till den mindre restriktiva tillståndsgivningen för godstransporter knappast ha någon nämnvärd praktisk betydelse.

Utredningen vill i fråga om lastbilscentralerna såsom trafikutövande organ erinra om att dåvarande biltrafiknämnden i olika sammanhang uttalat att nämnden ansåg att centralerna inte borde ha trafikillstånd. Centralerna borde nämligen, enligt nämndens uppfattning, vara förmedlande eller trafikledande organ och inte även utöva sådan verksamhet som konkurrerade med de till centralen anslutna medlemmarnas rörelser. I några fall drogs av länsstyrelse meddelade beslut om trafikillstånd för lastbilscentraler under Kungl. Maj:ts prövning. I åtminstone ett fall (Kungl. Maj:ts resolution den 28 november 1947 angående trafikillstånd för Föreningen Sotenäs härads bilcentral) upphävdes beslutet. I ett par andra fall fastställdes besluten, varvid dock åberopades i målen föreliggande särskilda omständigheter. Att märka är att vid tiden för de åsyftade besluten kungörelsen (1942: 908) angående auktoriserade lastbilscentraler m. m. gällde. Utvecklingen har dock inte gått i den riktningen att lastbilscentraler i allmänhet innehar tillstånd till yrkesmässig trafik. För närvarande torde centralerna inte inneha sådana tillstånd annat än i undantagsfall.

Även om problemet är svårgripbart torde

det dock vara klart att lastbilscentralernas roll som mellanman kommer att accentueras allteftersom dessa får större befogenheter att handla självständigt. För att inte strukturrationaliseringen av lastbilsnäringen skall hindras föreslår utredningen en liknande anordning som den som används inom buss-trafiken. Detta innebär i korthet att lastbilscentral ges rätt att utan tillstånd bedriva yrkesmässig trafik genom att anlita annan trafikutövare. Utredningen har utarbetat förslag till kungörelse med denna innebörd.

10.3 Lokalområdena

För närvarande skall, enligt 13 § YTF, lokalområde anges för innehavare av tillstånd till yrkesmässig beställningstrafik för godsbefordran. Sådant område skall utgöras av län. Transportnämnden har ålagts att indela landet i lokalområden. Särskilda lokalområden kan av transportnämnden anvisas tillståndshavare. I allmänhet gäller att varje län utgör ett lokalområde. Särskilda lokalområden har emellertid anvisats ett flertal enskilda trafikutövare.

Den nuvarande lokalområdesindelningen uppvisar otvivelaktigt vissa svagheter. I och med att YTF anger att länen skall vara utgångspunkten vid lokalområdesindelningen överförs bristerna i den nuvarande länsindelningen till lokalområdena. Trafikpolitiska delegationen har också i sin senaste rapport (maj 1970) uppmärksammat lokalområdesproblemet och framhållit att en smidigare ordning bör eftersträvas. Utredningen delar denna uppfattning.

De flesta länen i mellersta och södra Sverige är i dag alltför små för att utgöra effektiva basområden för moderna transportföretag som söker tillvarata stordriftens fördelar. Lastbilscentraler, transportförmedlings- och andra transportföretag är också för att effektivt och rationellt kunna tillgodose transportköparnas intressen beroende av större och flexiblare verksamhetsområden.

Frågan om lokalområdena torde komma att beröras av övervägandena inom trafik-

planeringsutredningen. Utredningen rörande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken, som i princip förordar att lokalområdena avskaffas, vill i detta sammanhang fästa uppmärksamheten på att i det tidigare nämnda förslaget till ny yrkestrafikförordning lokalområdesbegreppet slopats och på att den utrikes lastbilstrafiken i praktiken har hela landet som ett lokalområde. Med utrikestrafikens snabba tillväxt inklusive den inter-nordiska trafiken samt den s.k. trailertrafiken över färjelederna förefaller det utredningen vara ett konstlat hinder att en transportör ena dagen är bunden vid sitt lokalområde men nästa dag, vid t. ex. en transport till Norge och därifrån, får ta retur-last till vilken plats som helst i Sverige.

10.4 Avbetalningsköp av fordon

Det utmärkande för en avbetalningskredit är att den beviljas i samband med överlåtelse av en viss vara. I regel erlägger köparen en del av köpeskillingen kontant och resten i form av en eller flera avbetalningar varvid äganderätten till varan kvarstår hos säljaren till dess hela köpeskillingen erlagts. För köparen innebär detta att denne erhåller kredit även om bankmässigt belåningsbara tillgångar eller annan godtagbar säkerhet saknas.

Fordringsägaren kan inte omedelbart själv återta varan i fråga, om köparen inte erlägger amortering inom föreskriven tid. Vissa bestämmelser i avbetalningslagen måste först iakttas innan ett återtagande kan ske genom exekutiv myndighet.

Eftersom det i hög grad är ett fabrikant- eller grossistintresse att konsumenten kan köpa varor på kredit är det inom många branscher vanligt att leverantörer av kapitalvaror genom speciella finansieringsinstitut åtar sig att diskontera eller belåna detaljhandelns avbetalningsfordringar i den mån dessa hänför sig till leverantörens varor. I många fall utgör denna finansieringsmetod ett betydelsefullt försäljningshjälpmedel.

Den primära kreditbedömningen görs av detaljisten och oftast är denna kreditbedöm-

ning den enda som sker. Vid större krediter kan dock finansieringsinstitutet inhämta ytterligare upplysningar om köparen innan krediten övertas från säljaren. Om säljaren diskonterar kontrakten hos finansieringsinstitutet, får han från detta ut resterande belopp med avdrag för ränta och kostnader. Vanligen tar säljaren också ut en särskild avbetalningsavgift av köparen.

För närvarande gäller inte andra offentliga kreditrestriktioner vid köp av bilar än de som anges i förordningen (1959:575) med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar. Kontantinsatsen för lastbilar och bussar med totalvikt av högst 1 800 kg samt personbilar, skall enligt denna förordning uppgå till minst 40 % av vederlaget och amorteringstiden till högst 15 månader. I fråga om bilar som skall användas i yrkesmässig trafik får amorteringstiden utsträckas till 24 månader. För lastbilar och bussar med totalvikt över 1 800 kg gäller inte några särskilda avbetalningsrestriktioner.

Denna förordning tillämpas dock inte på de köp som regleras av en mellan staten och Motorbranschens Riksförbund träffad avbetalningsöverenskommelse med motsvarande innehåll. Kontroll av att förordningen och överenskommelsen efterlevs sker genom kommerskollegium resp. Motorbranschens Riksförbund som bägge anlitar en och samma fristående revisionsbyrå.

Motorbranschens Riksförbund har kompletterat dessa bestämmelser genom att rekommendera sina medlemmar att tillämpa följande betalningsvillkor vid försäljning av lastbilar som inte faller under bestämmelserna

A. Kontantinsats lägst:

- för *nya* fordon 15 % av fakturavärdet;
- för *begagnade* fordon 20 % av fakturavärdet.

B. Amorteringstid längst:

- 36 månader för *nya* fordon med fakturavärde på 70 000 kr. och därunder;
- 42 månader för *nya* fordon med fakturavärde överstigande 70 000 kr.;
- 24 månader för *begagnade* fordon med

fakturavärde på 20 000 kr. och därunder; 30 månader för *begagnade* fordon med fakturavärde överstigande 20 000 kr.

I vilken utsträckning dessa rekommendationer kommit att tillämpas har utredningen inte kunnat bedöma. Enligt utredningens uppfattning torde i stor utsträckning de av branschen dominerade finansieringsinstituten vid avbetalningsköp tillämpa en hårdare bedömning av kontantinsatsens storlek än dessa rekommendationer innebär, i regel krävs 25 % kontant för både nya och begagnade bilar. I detta sammanhang bör dock understrykas att för de på den svenska marknaden dominerande lastvagnsmärkena, Volvo och Scania, av kreditgivningen för volvobilar totalt 25 % går genom Volvofinans och av nybilförsäljningen av Scania 63 % genom Scaniafinans. Övriga branschdominerade finansieringsinstitut o. d. har hand om en mycket ringa andel av avbetalningsköpen. Som exempel kan nämnas att Ford Motor Company AB, som har en stor del av marknaden för lätta lastfordon, finansierar endast mellan 2 och 4 % av den totala försäljningen av fordlastvagnar.

Utredningens undersökningar visar att övervägande delen av avbetalningsköpen finansieras på annat sätt än genom av branschen dominerade finansieringsföretag.

Det torde dock förekomma att dessa kreditbegränsningar kringgås. Ett icke helt ovanligt sätt är sålunda att vid en affär där inbytesfordon ingår hänsyn inte tas till den restskuld som ofta belastar inbytesfordonet. Detta innebär att kravet på viss kontantinsats formellt fullgörs genom att inbytesfordonet tas upp till sitt fulla värde trots att detta bort reduceras med det belopp restskulden uppgår till. En förutsättning för detta tillvägagångssätt är att bilförsäljaren löser restskulden genom att själv tillskjuta mellanskillnaden. Restskulden läggs till den nya köpesumman och ett nytt avbetalningskontrakt samt eventuella ytterligare krediter ordnas. På detta sätt har en del lastbilsägare kommit i det läget att de inte längre själva har möjlighet att bestämma över tid-

punkt för fordonbyte eller val av fordons-
typ utan blivit beroende av fordonssäljaren
på ett sätt som kan påverka investeringarna
i fordon på ett mindre gynnsamt sätt. För
att komma till rätta med detta problem
anser utredningen att vid fordonbyte skall
i kravet på kontantinsats ovillkorligen med-
räknas täckandet av eventuell restskuld.

10.5 Utredningens förslag till regler för av- betalningsköp av fordon

Under år 1970 registrerades 16 499 nya och
ca 8 300 begagnade lastbilar. Sammanlagt
såldes sålunda närmare 25 000 lastbilar. I
vilken utsträckning försäljningen av dessa
bilar skedde på avbetalning och på vilka
villkor sådan försäljning skedde har det inte
varit möjligt för utredningen att utröna. To-
tala försäljningssumman torde ha uppgått
till omkring 740 milj. kr. Som jämförelse
kan nämnas att värdet av de under samma
tid sålda personbilarna uppgick till 6 850
milj. kr.

Lastbilsförsäljningen har således en för-
hållandevis ringa andel av investeringarna
i bilar. Av väsentlig betydelse är emellertid
den inverkan på transportförsörjningen och
läget på transportmarknaden som en rela-
tivt restriktionsfri tillförsel av transportma-
teriel får. Incitamentet att upprätta en or-
dentlig kalkyl för användningen av lastbilen
försvagas självfallet om några större krav
på kontantinsats inte ställs i samband med
förvärvet av fordonet.

Redan vid investeringstillfället bör, enligt
utredningens uppfattning, erforderligt kapi-
tal finnas tillgängligt antingen det utgörs av
egna medel eller medel anskaffade genom
annan långgivare än fordonssäljaren. Last-
bilstrafiken är nämligen så betydelsefull att
en viss styrning i konsoliderande riktning är
motiverad. Utredningen föreslår sålunda i
detta syfte följande rörande betalningsvill-
koren vid yrkesmässig försäljning av lastfor-
don, dvs. både bilar och släpfordon.

A. Kontantinsats längst:

för nya fordon 25 % av fakturavärdet;
för begagnade fordon 35 % av faktura-
värdet.

B. Amorteringstid längst:

48 månader för fordon med fakturavär-
de på 150 000 kr. och däröver;
36 månader för fordon med fakturavär-
de över 30 000 kr. och upp till 150 000
kr.;
24 månader för fordon med fakturavär-
de på högst 30 000 kr.

Kravet på kontantinsats vid köp av be-
gagnade fordon bör sättas högre än vid köp
av nya för att i någon mån motverka effek-
ten av att kontantinsatsen är beräknad
procentuellt på försäljningssumman och där-
igenom blir lägre vid köp av begagnade och
därmed billigare fordon. I 10.4 har redan
nämnts att i kravet på kontantinsats skall
medräknas täckande av eventuell restskuld.

För att undvika att kravet på kontantin-
sats kringgås genom avtal om långtidsför-
hyrning (leasing) bör som villkor för sådan
förhyrning av lastbilar anges att den skall
omfatta en period av minst tre år. Detta
förfaringsätt tillämpas redan i Norge. Ut-
redningen förutsätter att överenskommelser
inom branschen ingås utan ingripande från
offentligt håll.

Utredningen vill i detta sammanhang
erinra om att i nu gällande förordning och
överenskommelse om försäljning på avbe-
talning av bilar möjlighet finns att medge
undantag när särskilda skäl föreligger och
att utredningens förslag inte innebär någon
ändring i detta avseende.

Här framlagda förslag innebär en be-
gränsning av möjligheterna till etablering
och expansion inom lastbilsnäringen. Detta
bör, enligt utredningens uppfattning, leda
till ökad benägenhet till samarbete mellan
olika lastbilsföretagare i syfte att mer ra-
tionellt utnyttja givna kapitaltillgångar.
Den förbättrade ekonomiska planering,
som utredningen anser bli en följd av detta,
bör på längre sikt minska den förekomst
av överlast och för långa arbetstider
m. m. som drivits fram av en pressad eko-
nomisk situation.

11.1 Allmänt

Strukturen inom taxinäringen karaktäriseras av att praktiskt taget alla taxiföretag är enbilsföretag. Av de ca 9 000 taxibilarna i landet ägs inte fler än 400 à 500 av företag med fler än en bil. Av dessa företag utgörs omkring 80 av juridiska personer. Det genomsnittliga antalet taxibilar per juridisk person uppgår till ca fem i vad avser ren taxitrafik. Räknar man också in ambulans- och skolskjutsfordon i antalet blir genomsnittet något större. Denna mycket långt gående företagsplittring är historiskt be- tingad.

Tillståndsgivningen till taxitrafik vilken in- nefattar behovsprövning sker numera ge- nom trafiknämnderna. Den har sedan gam- malt huvudsakligen inriktats på fysiska per- soner (jfr. dock beträffande Stockholm 11.3). På denna praxis bygger prop. 1940: 115 med förslag till 1940 års yrkestrafikförord- ning. I propositionen anförde departe- mentschefen (s. 96), att han funnit den då- varande utvecklingen, enligt vilken tillstånd till beställningstrafik i regel begränsades till fysiska personer, i stort sett ändamålsenlig. Författningsrummet, 12 § YTF, fick också en sådan utformning att tillstånd till beställ- ningstrafik får meddelas juridisk person en- dast om särskilda skäl föreligger. I fråga om beställningstrafik för godsbefordran har då sådana skäl anförts i regel inte några hinder rests för tillståndsgivning till juridiska

personer under det att berörda myndigheter strikt följer uppfattningen att juridisk per- son endast undantagsvis kan meddelas till- stånd till taxitrafik. Man har i stort sett följt den uppfattning som kommit till ut- tryck i ett anförande till statsrådsprotokollet den 15 oktober 1943 i samband med att en sakkunnig skulle tillkallas för att se över vissa frågor om tillstånd för juridisk per- son att utöva yrkesmässig trafik. I detta sammanhang sades att man genom att be- gränsa möjligheten för juridisk person att bedriva beställningstrafik sökt skapa en ga- ranti för att rätten att bedriva sådan trafik skulle bli beroende av myndighets prövning både då trafiktillståndet ursprungligen med- delades och då det var fråga om överlåtelse av redan meddelat tillstånd. Meddelades ju- ridisk person tillstånd kunde detta utan myn- dighets prövning övergå till ny innehavare exempelvis genom överlåtelse av aktier eller andelsrätter i den juridiska person som ur- sprungligen meddelats tillståndet. Vidare fanns enligt föredragande departementsche- fens uppfattning risken att tillstånden skulle komma att koncentreras till ett fåtal inne- havare som därigenom mer eller mindre skulle få trafikmonopol. En sådan utveckling skulle komma att stå i strid dels med de principer som dittills varit bestämmande för tillståndsgivningen, dels med grunderna för YTF.

11.2 Turordningsprincipen m. m.

Utöver den begränsning av juridiska personers möjligheter att bedriva taxirörelse, som YTF innebär, utgör den hävdvunna principen om den till tjänsteåren äldste lämpliga förarens företrädesrätt till ledigblivna eller nya taxitillstånd ett hinder för bildandet av större företagsenheter inom taxinäringen. Från de anställda förarnas synpunkt är den främsta fördelen att de med viss säkerhet kan räkna med att bli tillståndshavare. Det har framhållits att speciellt i de större tätortskommunerna turordningsprincipen garanterar social trygghet i form av säkerhet i anställningen och försörjning sedan arbetsförmågan av ett eller annat skäl nedsatts. Tillämpningen av turordningsprincipen har kommit att innebära att tillståndsmyndigheterna främst lägger vikten vid den sökandes tjänsteålder och inte vid dennes möjligheter att effektivt och rationellt driva en taxirörelse.

Näringsfrihetsombudsmannen har berört hithörande problem i två skrivelser till Kungl. Maj:t, dagtecknade den 8 december 1965 resp. den 31 december 1969, angående taxitrafiken m. m., vilka överlämnats till utredningen. I den senare av skrivelserna har näringsfrihetsombudsmannen sammanfattat sin syn på taxitrafiken på följande sätt.

»I skrivelse till Kommunikationsdepartementet den 8 december 1965 fann jag på anförda grunder anledning att från konkurrenssynpunkt fästa uppmärksamheten på vissa förhållanden inom drosktrafiknäringen. Därvid framhöll jag bl. a. att den tillämpade ordningen med tillståndsgivning är tveksam ur konkurrenssynpunkt, eftersom den i systemet ingående behovsprövningen utgör en form av nyetableringskontroll som förstärker de lokalmonopol trafikföreningarna innehar. Detta medför risk för att branschen bibehåller en struktur, som ej svarar mot konsumenternas intressen. Avsaknaden av konkurrens kan även bidra till att kostnadsmedvetandet avtrubbas och att kostnaderna därför lättare tenderar att höjas. Vidare innebär taxekontrollen inom drosktrafiken att staten på detta område tillämpar en priskontroll som inom övriga delar av näringslivet i huvudsak upphört. Prisregleringen har formen av maximipriser, som får underskridas. Erfarenheten visar emellertid, att maximipriser i allmänhet inte

underskrids eftersom de av företagarna uppfattas som »godkända». Företagare, som finner sig ha utrymme för en prissänkning, vilken normalt skulle ha genomförts, torde ofta fortsätta att upprätthålla de statligt auktoriserade priserna i avvaktan på väntade kostnadshöjningar för att undvika svårigheter att senare erhålla kompensation för dessa. Den administrerade prissättningen innebär också risk för att alltför stor hänsyn tas till kostnadsförhållandena vid mindre rationellt drivna företag, varigenom de fastställda priserna i längden lätt blir högre än vad som skulle kunna tas ut om konkurrens rådde. Till följd av att myndigheternas taxekontroll normalt grundar sig på faktiska kostnader och tillämpade kalkylnormer föreligger ej heller något påtagligt incitament till sänkning av kostnaderna, eftersom en rimlig höjning av dessa i regel kan täckas med en taxehöjning. Den faktiska prisutvecklingen inom taxinäringen synes bekräfta riktigheten av dessa kritiska synpunkter. Under första delen av 1960-talet har sålunda drosktaxan höjts tre gånger med 15, 10 resp. 10 %, vilket lett till att taxenivån i Stockholm 1965 låg nära 40 % högre än 1960.

Kritiken mot gällande ordning för tillståndsgivning för taxitrafik synes vara ännu mer befogad än för något år sedan. På senare tid har också en allt kraftigare kritik från olika håll riktats mot rådande förhållanden, framförallt i storstäderna och då främst i Stockholm. Detta har gällt såväl tillgången på taxibilar som priser och service. I skrivelser och förfrågningar till NO-ämbetet har klagomål framförts både från företagare, som vägrats trafikstillstånd, och från konsumenter. Inte minst har det därvid ansetts anmärkningsvärt, att ansökningar om trafikstillstånd avslagits av trafiknämnden i Stockholm med två röster mot en och det har ifrågasatts om nuvarande ordning och nämndsammansättning är ändamålsenlig.

En väl fungerande taxitrafik är vid sidan av andra transportmedel en viktig del särskilt i en storstads kommunikationer. Många personer, t. ex. gamla, sjuka och handikappade, är för sina transporter beroende av taxi och även andra konsumentgrupper är ofta hänvisade till taxiresor. Det får därför anses högst otillfredsställande att monopol, som i flera avseenden ej tillgodoser rimliga konsumentkrav, skyddas från konkurrens genom att etableringsvilliga företag vägras trafikstillstånd.

Den nuvarande ordningen har bidragit till bl. a. en föråldrad företagsstruktur och successivt ökande kostnader inom taxiverksamheten. Den tillämpade priskontrollen har ej kunnat förhindra att såsom en effekt härav drosktaxorna fortsatt att stiga. Efter viss höjning av taxan i slutet av 1966 — den fjärde i Stockholm under 1960-talet — har Svenska Taxiför-

bundet hösten 1969 begärt en höjning med cirka 13 %.

Mot bakgrunden av vad ovan upptagits framstår det som önskvärt att branschen i ökad omfattning tillgodogör sig stordriftsfördelar och att servicen till allmänheten förbättras. Motiven och möjligheterna härtill skulle sannolikt öka med ett tillståndssystem som skapade förutsättningar för uppkomst av konkurrens inom taxinäringen. Möjligheterna att bedriva taxiverksamhet i nya former i konkurrens med den nuvarande får med hänsyn till kundunderlaget anses särskilt gynnsamma inom storstadsområden.

Under återopande av tidigare och här anförda synpunkter får jag hemställa att lämpliga åtgärder snarast möjligt måtte vidtagas för att, framförallt i Stor-Stockholm, åstadkomma från konkurrens- och konsumentsynpunkt mera tillfredsställande förhållanden på taxiområdet än de nu rådande.»

11.3 Taxinäringen i Stockholm

Justitieombudsmannaämbetet har i en till Kungl. Maj:t ställd den 20 juni 1968 dagtecknad skrivelse som överlämnats till utredningen uppmärksammat de speciella förhållanden som f. n. råder inom taxinäringen i Stockholm. Bakgrunden till skrivelsen är följande.

Redan omkring år 1913 förekom överläggningar mellan den dåvarande arbetsgivarorganisationen — Stockholms Droskågarreförening — och Stockholms Automobilförefackförening rörande viss turordning vid överlåtelse av taxitillstånd. Samma år anhöll fackföreningen att nya taxitillstånd i fortsättningen skulle meddelas de i tjänsten som taxiförare äldsta och mest meriterade. Ämbetet biföll ansökningsenheten år 1916 med motiveringen, att man därigenom skulle kunna skapa en skicklig och till alla delar pålitlig taxiförarkår, då ju medlemmarna i denna förr eller senare blev egna företagare med taxirörelsen som en form av pension.

Under tiden för första världskriget förekom regelmässigt öppen försäljning av taxitillstånd till för den tiden mycket stora belopp. Med anledning av detta förbjöd överståthållarämbetet, med verkan från den 1 januari 1920, denna handel med tillstånd. I stället skulle även ledigblivna tillstånd meddelas förtjänta taxiförare enligt nämnda

turordning. Genom olika åtgärder från myndigheternas sida på 1920-talet ökades emellertid antalet taxibilar i Stockholm starkt och när sedan konjunkturnedgången i början av 1930-talet nådde Sverige blev läget mycket besvärligt för både taxiägare och förare. Frågan om anställnings- och ålderstryggheten för förarna blev därigenom ytterligare aktualiserad.

I princip skulle ingen taxiägare tillåtas inneha tillstånd för mer än en bil. Detta avsågs som förut nämnts få stor betydelse för rekryteringen till taxiföraryrket och dessutom skulle förarna på så sätt beredas tillfälle att uppnå en självständig ställning samt en tryggad försörjning för ålderdomen. Emellertid hade detta önskemål endast delvis kunnat förverkligas och åtskilliga allvarliga olägenheter kvarstod alltjämt för de anställda. Dessa olägenheter kan i korthet sammanfattas på följande sätt. Bristande trygghet i anställningen för förarna, ingen som helst pensionering för dem eller deras familjemedlemmar. En ytterligare olägenhet med denna ordning ansågs vara att det stora antalet självständiga taxiägare inte medgav en rationell semesterindelning för förarna vilket medförde att alltför många tillfälliga förare måste anställas.

Pensioneringsfrågan kom med tiden mer och mer i förgrunden. Den omständigheten att taxiförarna först vid allt högre ålder kunde få tillstånd bidrog också till detta. Den genomsnittliga åldern vid erhållande av taxitillstånd uppgick till nära 60 år under slutet av 1930-talet och första hälften av 1940-talet. Samtidigt som frågan om ordnade anställnings- och pensionsförhållanden för taxiförarna fick ökad aktualitet framstod det också från trafiksäkerhetssynpunkt som otillfredsställande att personer för att få sin försörjning fortsatte som förare i yrkesmässig trafik vid så hög ålder att de kunde utgöra en trafiksäkerhetsrisk. Överståthållarämbetet stannade år 1945 vid följande lösning, som f. ö. antytts av en år 1936 tillsatt kommitté i syfte att utreda frågan om pensionering av i enskild tjänst anställda personer (SOU 1938:18).

Av de förare som närmast stod i tur att få

taxitillstånd bildades en ekonomisk förening, *Drosktrafikföreningen i Stockholm u.p.a.*, som skulle meddelas alla ledigblivna och nytillkomna tillstånd till taxitrafik. Föreningen hade till ändamål att genom vissa av sina medlemmar, dvs. de till tjänsteåldern äldsta, utöva taxitrafik i Stockholm och annan därmed jämförlig verksamhet samt att främja medlemmarnas ekonomiska och andra intressen genom beredande av pensionering och tryggare anställningsförhållanden. Övriga medlemmar skulle vara förare och i princip skulle föreningen bestå av en taxibilägare och en hos denne anställd förare för varje trafikstillstånd.

Samtidigt bildades en organisation kallad *Droskrörelsens i Stockholm pensionskassa-understödsförening* för att lösa pensionsfrågan. För de personer vilka på grund av sin ålder inte kunde inträda i pensionskassan bildades ytterligare en organisation, nämligen *Droskrörelsens i Stockholm spar-förening*. Dessutom skapades *Droskrörelsens i Stockholm understödsfond*.

Sedan pensioneringsfrågan numera erhållit en generell lösning har pensionskassa-understödsföreningen samt sparföreningen upphört och numera återstår endast understödsfonden vid sidan av drosktrafikföreningen. Understödsfonden har samma styrelse, samma fullmäktige och samma medlemmar som drosktrafikföreningen. I sammanhanget kan noteras att det primära syftet med drosktrafikföreningens bildande således numera bortfallit.

Den 28 mars 1945 meddelade överståthållarämbetet drosktrafikföreningen dess första tillstånd att bedriva taxitrafik i Stockholm.

Statens biltrafiknämnd underställde Kungl. Maj:t detta beslut med hänvisning till att det förelåg starka principiella betänkligheter mot det av överståthållarämbetet tänkta systemet. Nämnden fann bl. a. att detta stod i strid med 5 § YTF. Där föreskrevs nämligen, att yrkesmässig trafik endast fick bedrivas efter vederbörligt tillstånd. Enligt nämndens mening innebar detta stadgande att trafiken alltid skulle utövas av den som innehade trafikstillståndet. Något bulvan- eller därmed jämförbart förhållande

borde inte få förekomma och än mindre sanktioneras av tillståndsgivande myndigheter, något som skett genom att överståthållarämbetet meddelat drosktrafikföreningen tillstånd till taxitrafik men samtidigt föreskrivit att trafiken skulle bedrivas självständigt av ett antal till föreningen anslutna personer. Med andra ord innebar detta att den, som var taxitrafikutövare, inte innehade vederbörligt tillstånd till trafiken. Den 19 oktober 1945 fastställde emellertid Kungl. Maj:t överståthållarämbetets beslut, vilket innebar att föreningen, som inte själv bedriver taxitrafik, formellt kom att bli innehavare av trafikstillstånden. Denna trafik bedrivs i stället av de medlemmar till vilka trafikstillstånden upplåtits, vilket sker i turordning efter anställningstid. I sin skrivelse erinrar justitieombudsmannen om detta och anför bl. a., att av handlingarna i akten till Kungl. Maj:ts beslut den 19 oktober 1945 framgår,

»att överståthållarämbetets beslut att lämna trafikstillstånd till drosktrafikföreningen väsentligen grundats på sociala hänsyn, främst att de med drosktrafiken sysselsatta personerna därigenom kunde beredas tryggade anställnings- och pensionsförhållanden. Biltrafiknämndens invändningar mot överståthållarämbetets beslut gick bl. a. ut på att beslutet i vissa betydelsefulla avseenden icke överensstämde med yrkestrafikförordningen».

Justitieombudsmannen anför vidare att, det synes uppenbart att

»Kungl. Maj:t vid ställningstagande till besvären över överståthållarämbetets förutnämnda beslut godtagit som vägande de sociala skäl, främst beträffande pensioneringen, som varit avgörande för ämbetets beslut.

Styrkan i de av överståthållarämbetet anförda skälen för att lämna trafikstillstånd till drosktrafikföreningen, alltså en juridisk person, har numera väsentligen minskat genom tillkomsten av den allmänna tjänstepensioneringen (ATP). Då enligt min mening nuvarande sätt för tillståndsgivningen avseende drosktrafik i Stockholm inte svarar mot innebörden av 12 § yrkestrafikförordningen torde jag något få utveckla vari denna bristande överensstämmelse består och därefter framföra de slutsatser detta berättigar till.

Av 12 § framgår tydligt, att en individuell prövning av sökandes kompetens att inneha trafikstillstånd skall ske från myndighetens sida

innan tillstånd meddelas. Detta gäller såväl då sökande är fysisk som juridisk person.

I propositionen med förslaget till yrkes- trafikförordningen (1940:115) framhöll vederbörande departementschef angående 12 §, att den praxis som dittills utvecklats angående tillståndsgivningen, enligt vilken tillstånd till beställningstrafik i regel begränsades till fysiska personer, syntes i stort sett ändamålsenlig.

Det nuvarande systemet för drosktrafikstillstånd i Stockholm, där drosktrafikföreningen står som innehavare av trafikstillståndet och de enskilda medlemmarna av föreningen som självständiga utövare av den drosktrafik, som sanktionerats genom tillståndet, ter sig principiellt betänkligt med hänsyn till yrkes- trafikförordningens utformning. Sålunda överflyttas i praktiken i strid mot förordningen myndighets, i detta fall trafiknämndens i Stockholm, prövning av fråga om nya presumtiva utövare av drosktrafik i Stockholm fyller kraven i 12 § andra stycket på bl. a. erfarenhet och vederhäftighet till drosktrafikföreningen. Att alla som utövar drosktrafik i Stockholm registreras kan inte ersätta tillståndsprövningen. Likaså synes det inte tillfyllest, att villkor för drosktrafikföreningens utövande av trafikstillståndet föreskrivits i tillståndsresolutionen. Sådant villkor kan, även om det tid efter annan skulle omprövas, inte ersätta en individuell tillståndsprövning, alltså en sådan prövning som sker i landet i övrigt.»

11.4 Överlåtelse m. m. av taxitillstånd i vissa fall

I detta sammanhang bör nämnas att utredningen erfarit att tillstånd ställda på personer bosatta på landsbygden inte alltid återkallas fastän det är uppenbart att tillståndshavaren inte längre har för avsikt att använda tillståndet. Det brukar då talas om »vilande tillstånd». Dessa »vilande tillstånd» åberopas emellanåt för att hindra andra personer att etablera sig som taxiföretagare genom att behovet av tillstånd rent numerärt är uppfyllt. Vidare försvåras det för myndigheterna att planera trafiken eftersom dessa »vilande tillstånd» praktiskt taget omedelbart kan tas i bruk utan hänsyn till en av myndigheterna planerad trafiklösning inom det aktuella området. Utredningen förutsätter därför att trafikstillstånd som inte används på avsett vis återkallas i enlighet med 19 § YTF. Vidare bör inte medges över-

låtelse av taxitillstånd som ej utnyttjas för att bedriva trafik. Skall antalet tillstånd kunna anpassas till det verkliga behovet måste tillståndsmyndigheterna ges en reell möjlighet att pröva trafikbehovet varje gång det är fråga om att sätta ytterligare bilar i trafik.

12.1 Allmänt

I prop. 1963: 191 (s. 63 f.) om bl.a. taxitrafiken anförde departementschefen bl.a., att

även den kollektiva persontrafiken måste bedrivas på sådana villkor, som är ägnade att leda till en samhällsekonomiskt riktig trafikuppdelning. Det trafikpolitiska målet är självfallet detsamma för person- och godstrafik. Liksom för godstrafiken gäller för den kollektiva persontrafiken bl.a. kravet på effektivitet i trafikrörelsens skötsel samt kravet att trafiken bär sitt fulla kostnadsansvar. Vidare bör även för persontrafikens del konkurrensen i lämplig omfattning fungera såsom trafikpolitiskt medel. Såsom tidigare framhållits ger sig dock begränsningarna i möjligheten att tillämpa ett mer konkurrensfrämjande trafikpolitiskt system främst till känna inom persontrafiken.

I vad gäller droskbilstrafiken talar allmänna servicehänsyn för att i viss utsträckning bibehålla en behovsgrundad tillståndsgivning. — — — inom drosktrafiken är nämligen en tidsmässig resultatutjämning i viss mån nödvändig för att säkra rimliga krav på tillfredsställande service. Beträffande systemets utformning finner jag emellertid en översyn angelägen i fråga om — — — drosktrafiken — — —. Denna översyn — — —, bör taga sikte på att slopa regleringar, som inte framstår såsom nödvändiga från här anförda synpunkter, och att förenkla det administrativa förfarandet.

I enlighet med detta uttalande utgår utredningen från att behovet fortfarande skall vara avgörande vid meddelandet av tillstånd till taxitrafik.

Utredningen anser att den hittillsvarande principen om praktiskt taget uteslutande personliga enbilstillstånd från allmänna företagsekonomiska synpunkter ogynnsamt påverkar taxinäringens möjligheter till rationalisering vilket i sin tur inverkar ofördelaktigt på taxesättning och lönsamhet. Rådande principer för tillståndsgivningen och turordningsprincipen har lett till en mindre effektiv drift och förhindrat nyetablering och företagsexpansion. Resultatet har också blivit att taxinäringen har svårt att tillgodose de krav på service som ställs inte minst inom de snabbt växande tätortsregionerna. En rationellt driven taxinäring förutsätter, enligt utredningens uppfattning, att den bedrivs i större företagsenheter. Kravet på särskilda skäl för meddelande av taxitillstånd till juridisk person bör således slopas.

Som framgår av kapitel 11.2 är motivet för tillkomsten av turordningsprincipen främst att söka i de begränsade möjligheterna för den anställda att erhålla en tillfredsställande pensionering. Möjligen kan denna aspekt fortfarande vara av betydelse för en del äldre personer som är verksamma inom taxinäringen. För dem som nu står i tur till ett eget trafikstillstånd torde detta sätt att lösa pensioneringsproblemen i regel vara mindre aktuellt. Ett annat motiv för turordningsprincipen var möjligheterna att rekrytera förare. I vissa fall torde nämligen möjligheten att med tiden kunna bli egen företagare fortfarande bidra till rekrytering-

en till taxiföraryrket. Konsekvensen av turordningsprincipen har emellertid blivit att många lämpliga förare fått stå tillbaka för andra förare vilkas främsta meriter varit att de haft fler tjänsteår. Många försök att genom omstrukturering till större företag rationalisera driften har även förhindrats genom att redan etablerade taxiföretag vägrats ytterligare tillstånd till förmån för sådana som önskat nyetablera sig som trafikutövare. I direktiven för utredningen har uttalats att utvecklingen medfört att motiven för enmansföretag som det normerade inom den yrkesmässiga vägtrafiken försvagats.

På praktiskt taget samtliga platser i landet där det finns fler än fem taxibilar har ordnats beställningskontor med telefonpassning. Vid kontor med fler än 10—15 bilar är som regel växel bemannad dygnet runt. Kostnaderna för ett sådant dygnsbemannat kontor uppgår till ca 100 000 kr. per år. Kostnaderna per bil och månad vid de större kontoren ligger för närvarande vid ca 400 kr. Även tillkomsten av kommunikationsradio har accentuerat behovet av samverkan i större enheter. Bristen på radiofrekvenser medför att televerket inte lämnar frekvens till mer än ett taxiföretag på samma plats och verket fordrar vidare att närliggande företag skall utnyttja en och samma frekvens. Kostnaden för en basradiostation är dessutom hög.

12.2 Nya företagsformer

I 10.1 har utredningen framhållit risken för att hittills uppnådda resultat av samarbetssträvandena inom lastbilsnäringen skulle äventyras om tillstånden på icke frivillig väg fördes över på lastbilscentralerna. Motsvarande situation kommer emellertid inte att uppstå inom taxinäringen vid ett överförande av tillstånden till beställningskontoren, främst på grund av att tillståndsgivningen är behovsprövad. Utredningen har sålunda utarbetat ett principförslag till en moderniserad företagsstruktur inom taxinäringen där fördelarna i det gamla systemet bevarats och behovet av samver-

kan tillgodosetts. Förslaget innebär i huvudsak att tillstånden där så befins ändamålsenligt överförs på beställningskontoren som dessförinnan ombildats till aktiebolag. En på detta sätt fast organiserad och rationellt driven taxinäring skulle otvivelaktigt medföra bättre arbetsförhållanden för alla parter samt större möjligheter att ge allmänheten god service till rimliga priser. Vid valet av företagsform har utredningen, som redan nämnts, stannat för aktiebolaget. Utredningen anser nämligen, som tidigare framhållits, att aktiebolaget som organisationsform är att föredra framför föreningen. Erfarenheten har också visat att föreningsformen är alltför känslig för tillfällig påverkan och därför inte givit erforderlig stabilitet.

Grunden för utredningens förslag är att lagstiftningen om yrkesmässig trafik vilar på förutsättningen att sådan trafik inte kan betraktas som en fri näring. Inte bara rätten att överhuvud bedriva sådan trafik utan även sättet att göra detta har underkastats den reglering som hänsynen till samhällsintressena kräver.

Utredningens förslag innebär att i princip varje beställningskontor skall ombildas till aktiebolag, som blir innehavare av samtliga trafikstillstånd inom kontorets verksamhetsområde. Inom varje område där organiserandet av ett beställningskontor kan anses vara till fördel för trafikanterna skall också sådant kontor etableras (jfr. 24 § YTF). Det bör ankomma på trafiknämnderna att utföra erforderliga undersökningar rörande behovet av beställningskontor och aktivt verka för att transportförsörjningen med taxibilar inom varje område blir tillfredsställande. Redan genomförda och kommande kommunsammanslagningar bör underlätta för trafiknämnderna att få bättre överblick över den lämpligaste indelningen av kommunerna i områden, som kan betjänas av ett och samma beställningskontor.

Denna anslutning bör vara avslutad inom en period av tre år. Har tillståndshavare inte blivit delägare i bolaget vid periodens slut upphör tillstånden att gälla. Tillämpa-

des turordningsprincipen i orten vid den tidpunkt då här föreslagna reform inleds bör under övergångsperioden hälften av de nya eller ledigblivna tillstånden meddelas förarna efter tjänsteålder och hälften bolaget. Givetvis står det nybliven tillståndshavare fritt att omedelbart ansluta sig till bolaget. Tillstånd som ursprungligen ställts på juridisk person eller som senare överförts till aktiebolag skall dock endast kunna meddelas aktiebolag.

Den av utredningen förordade principiella lösningen kan dock inte tillämpas utan undantag. Härvid kommer i första hand i fråga sådana områden, företrädesvis i glesbygder, där inrättandet av särskilda beställningskontor skulle medföra stora kostnader utan motsvarande fördelar från trafikanternas och taxiföretagens synpunkt. Inom dessa områden bör trafiken kunna bedrivas på samma sätt som hittills. Utredningen förutsätter emellertid att trafiknämnderna följer utvecklingen även inom sådana områden och i förekommande fall vidtar åtgärder för att få till stånd beställningskontor.

Även i vissa andra fall kan den av utredningen förordade principiella upplägningen i vissa delar vara mindre lämplig. Så är enligt utredningens uppfattning fallet med visst tätorter, i första hand Stockholm, Göteborg och Malmö. Inom dessa har taxitrafiken en sådan omfattning att det skulle vara mindre lämpligt att överföra samtliga trafik tillstånd till ett och samma aktiebolag. Inom dessa orter bör taxitrafiken organiseras så att utövandet av trafiken och därmed också innehavet av trafik tillstånd anförtros ett lämpligt antal aktiebolag, där tidigare innehavare av trafik tillstånd ingår som aktieägare. Dessa bolag organiserar i sin tur gemensamt ett beställningskontor i form av ett förvaltningsbolag. På detta sätt kommer indirekt beställningskontoret/förvaltningsbolaget att ägas av aktieägarna i de trafikutövande aktiebolagen. I förhållande till trafikanterna fyller det förvaltningsbolag som övertagit beställningskontoret/trafikföreningens uppgifter samma funktioner som detta. Genom av förvaltningsbolaget ägda företag kan de övriga bo-

lagen gemensamt göra åtaganden som är för omfattande för ett enskilt bolag, exempelvis tillhandahålla specialfordon såsom ambulanser, handikappfordon, stora taxibilar m.m. Vidare kan ett sådant bolag sköta upphandlingsfrågor, gemensamma personalfrågor osv.

Under en övergångsperiod av tre år bör trafiknämnderna verka för att trafikutövande aktiebolag bildas med tillståndshavarna som delägare. Sådant aktiebolag skall för att få utöva trafik ha bildats av tillståndshavare som tillsammans kunnat överlåta tillstånd motsvarande minst ett femtiotal bilar till bolaget. Avsikten med denna begränsning är att motverka uppkomsten av små företag med relativt sett otillräckliga möjligheter till rationell drift. Någon övre gräns för storleken av bolagen anser sig utredningen inte böra ange. Det torde ankomma på trafiknämnden att pröva behovet av en sådan gräns i samband med övervakningen av att trafiken anordnas ändamålsenligt och på ett för samhället tillfredsställande sätt. För att åstadkomma en mjukare anpassning till de nya förhållandena bör under övergångsperioden hälften av de nya eller ledigblivna tillstånden meddelas förarna efter rådande turordningsprincip och hälften aktiebolagen. Även i dessa tätorter står det givetvis varje nybliven tillståndshavare fritt att omedelbart ansluta sig till bolaget. Tillstånd som ursprungligen ställts på juridisk person eller som senare överförts på aktiebolag skall även här endast kunna meddelas aktiebolag. Efter treårsperiodens slut upphör samtliga tillstånd som då inte meddelats eller överförts på något aktiebolag att gälla.

För att tillgodose taxinäringens och de däri anställdas intressen bör vissa för näringen speciella förhållanden beaktas vid upprättandet av bolagsordningar och konsortialavtal vid bildandet av de här föreslagna trafikutövande aktiebolagen, antingen dessa befinner sig i de nyss nämnda större tätorterna eller annorstädes. Dessa bolagsordningar och konsortialavtal skall godkännas av vederbörande trafiknämnd. Ändring i dessa skall också godkännas av trafiknämnd. I bolagsordningen skall tas in före-

skrifter om hembudsskyldighet. För att hindra att ägarkretsen minskar och för att göra det möjligt för de förare som inte är delägare att bli detta skall i konsortialavtal föreskrivas att hälften av de hembjudna aktierna i första hand skall överlätas till anställd förare som bedöms lämplig av bolagets styrelse. Övriga aktier bör enligt konsortialavtalet få överlätas endast till sådana personer som redan är aktieägare. Då bolaget meddelas nya tillstånd skall nyemission företas och hälften så många anställda förare som antalet nya tillstånd erbjudas bli delägare på samma villkor som vid hembud av aktie. Är inte någon förare intresserad av att bli delägare i bolaget måste styrelsen för bolaget sålunda erbjuda de nya aktierna till de andra aktieägarna. För att undvika att ett alltför stort antal aktier koncentreras på ett fåtal händer och för att motverka en orationell spridning av aktieinnehavet skall i konsortialavtalet tagas in föreskrifter om en övre och en undre gräns för antalet aktier som en och samma person får äga.

Utredningen är av den uppfattningen att samtliga delägare principiellt skall ha sin huvudsysselsättning inom näringen. Stora krav kommer därför att ställas på personalplaneringen då de som redan har tillstånd skall beredas arbete inom företaget. Det är nödvändigt att ledningen tar hänsyn till att tillståndet för många inneburit en trygghetsfaktor vid nedsatt arbetsförmåga. Lämpliga åtgärder måste därför vidtas från bolagets sida i form av försäkrings- och pensioneringsavtal för dem som kan komma i ett försämrat läge genom den av utredningen föreslagna reformen. I orter där flera bolag förutsätts bedriva trafik kan det vara lämpligt att låta det gemensamma bolaget göra åtaganden i denna fråga.

Utredningen har kunnat konstatera att i viss utsträckning tillstånd till taxitrafik innehas av personer som av olika skäl inte har sin huvudsakliga sysselsättning inom taxinäringen. I den mån detta beror på otillräckligt trafikunderlag finner utredningen förhållandet både olämpligt och stridande mot grunderna för en koncessionerad näring av den typ det här är fråga om. Skall kon-

kurrenskydd åtnjutas måste också krav på motprestationer ställas på den skyddade företagaren. I det av utredningen föreslagna systemet skall således där särskilda förhållanden inte föranleder annat ej få förekomma att någon som inte har sin huvudsakliga sysselsättning inom näringen innehar tillstånd till taxitrafik eller är aktieägare i ett taxiföretag.

Med hänsyn till de speciella förhållanden som gäller för en koncessionerad taxinäring bör samhället ha möjlighet till insyn i denna. Detta kan uppnås genom att vederbörande trafiknämnd utser en representant i taxiföretagets eller i förekommande fall i förvaltningsbolagets styrelse. På detta sätt får tillståndsmyndigheten möjlighet att kontinuerligt följa verksamheten inom företaget. Härigenom får myndigheten förbättrat underlag för de åtgärder den har att vidta i syfte att verka för ett ändamålsenligt ordnande av trafiken. Givetvis kan trafiknämnds representant, som enligt 43 § YTF dock inte kan vara ledamot av eller suppleant i trafiknämnden, vara styrelseledamot i fler än ett bolag.

En av svårigheterna inom taxinäringen är att anpassa tillgången på bilar till efterfrågan eftersom denna uppvisar stora variationer även under dygnets olika delar. Inte minst spelar väderleken en viktig roll för efterfrågan. Med hänsyn härtill bör åtgärder vidtas för att underlätta ett mer flexibelt utbud av bilar. Genom tillkomsten av större företagsenheter och därigenom trafikstillstånd som enkelt medger variationer i antalet utehållna bilar bör detta kunna vara möjligt. I icke oväsentlig utsträckning torde svårigheterna att erhålla förare till dessa extra bilar kunna minskas genom deltidanställning på i huvudsak samma villkor som gäller för de ordinarie förarna. Härigenom skulle problem sammanhängande med extraförarnas rörlighet på arbetsmarknaden elimineras.

Speciellt för de större tätortsregionerna där kommenderingsplanerna i stor utsträckning förutsätter att bilarna körs i flera pass per dygn bör, enligt utredningens mening, följande gälla. Tillsynen över att bilarna

hålls i trafik i anbefallt antal pass och att passetiderna följs skall skärpas. Om av rapporter som skall lämnas till trafiknämnden framgår att ett taxiföretag underlåter att hålla sina bilar i trafik enligt kommanderingsplanen skall trafiknämnden undersöka orsaken till detta och vidta åtgärder för att åstadkomma en ändring.

12.3 Stationsorterna

Vid meddelande av tillstånd till taxitrafik skall bestämmas den ort där bilen skall vara stationerad (stationsort). Detta stadgande återfinns i 13 § YTF. Som stationsort anges t.ex. ett samhälle eller annat av tillståndsmyndigheten fastställt område. Av trafikplaneringsskäl anser utredningen att stationsort även i fortsättningen bör fastställas. Däremot finner utredningen det mindre lämpligt att begränsa omfattningen av stationsort på det sätt som ofta skett. Utredningen vill därför knyta an till den i förarbetena till YTF skisserade möjligheten att fastställa mer vidsträckta områden som stationsort. Tillståndsmyndighet för taxitrafik är trafiknämnd. Sådan nämnd finns i varje kommun. Ingår delar av samma kommun i olika polisdistrikt skall det finnas en trafiknämnd för varje sådan kommun. Det förefaller utredningen rationellt att som stationsort i allmänhet fastställs vederbörande trafiknämnds geografiska område. Skulle behov av ytterligare utvidgning föreligga bör det ankomma på länsstyrelse att fastställa detta. Kommunsammanslagningarna har emellertid medfört att trafiknämndsområdena utvidgats väsentligt vilket vid tillämpningen av utredningens förslag till stationsortsindelning kan medföra att dessa i vissa fall får en mindre lämplig omfattning. Trafiknämnd bör därför kunna dela upp sitt område i ett lämpligt antal stationsorter. Utredningen vill i detta sammanhang understryka vikten av att en sådan uppdelning föregås av en grundlig undersökning av trafikbehovet i det aktuella området. Framförallt måste man beakta att kommunsammanslagningarna medfört att en mängd be-

ställningskontor på landsbygden kommer att få samma stationsorter som vissa förutvarande städer haft. Detta kan komma att medföra en utglesning av tillgången på taxi inom de delar av stationsorterna som ursprungligen var landskommun och som omfattades av en egen stationsort.

Vissa rättsverkningar som följer av begreppet stationsort behandlas i 21 § YTF. Taxitrafik får bedrivas inom stationsorten och, i den mån så behövs för utförande av beställning som mottagits av eller delgivits taxibilens förare inom stationsorten, även utom denna ort. Emellertid får för transport uteslutande inom viss stad inte användas taxibil med stationsort utom staden om inte länsstyrelsen medgivit detta. Länsstyrelsen kan också föreskriva motsvarande begränsning för annat samhälle än stad eller för visst område inom länet. Dessa föreskrifter har införts i syfte att hindra att alltför många bilar förs in till städer eller andra tätorter och lämnar övriga områden utan tillgång på taxi. Utredningen finner det motiverat att behålla denna princip. Vissa jämkningar kan visa sig nödvändiga i samband med att skillnaderna mellan stads- och landskommun försvunnit fr.o.m. år 1971.

12.4 Samtrafik

I 21 § 1 mom. YTF stadgas bl.a., att när beställd körning avslutats utom stationsorten bilen skall utan onödigt dröjsmål återföras direkt till denna ort. Under återfärden får bilen även utan föregående, inom stationsorten mottagen beställning, tas i bruk för personbefordran till stationsorten eller till ort som passeras under färden. Taxibil får vidare inte ställas upp eller föras omkring utanför stationsorten för att få beställning på körning. För att tillgodose tillfälligt trafikbehov inom ett visst område får emellertid länsstyrelsen enligt 3 mom. samma paragraf medge undantag från dessa inskränkningar. Krävs en mer permanent avvikelse från dessa inskränkningar för att tillgodose trafikbehovet saknar

länsstyrelserna för närvarande möjlighet att ge tillstånd till detta. Kungl. Maj:t kan däremot medge sådan s.k. samtrafik mellan olika stationsorter. Denna möjlighet att få tillstånd till samtrafik har utnyttjats bl.a. för taxitrafiken inom vissa delar av storstockholmsområdet.

Utredningen finner inte bestämmelserna i 21 § 1 mom. YTF utgöra något hinder för en rationell trafikplanering med den utformning av stationsorterna utredningen föreslår. Utredningen är vidare av den åsikten att ärenden om trafikplanering och trafikförsörjning av den typ det är fråga om vid medgivande av samtrafik bör handläggas på länsplanet som ett led i den yrkesmässiga trafiken är ändamålsenligt ordnad. Följaktligen ankommer det på länsstyrelse att utan särskild framställning ta upp dessa frågor till behandling. Även trafiknämnderna bör ha uppmärksamheten riktad på dessa frågor och i förekommande fall göra framställning till vederbörande länsstyrelse om samtrafik. Stadgandet i 21 § 3 mom. YTF bör ändras på så sätt att inskränkingen av länsstyrelsens kompetens till att endast avse tillfälligt behov av samtrafik slopas.

Reglerna för mottagande av köruppdrag kan enligt utredningens mening inte längre anses vara helt tidsenliga med hänsyn till den situation som uppstått genom att kommunikationsradio kommit att användas allmänt inom taxitrafiken. Utredningen vill därför föreslå att delgivning per radio från stationsorten skall jämföras med delgivning inom stationsorten.

12.5 Godstransporter med taxi

En annan viktig fråga är i vilken utsträckning vissa författningsbestämmelser lägger hinder i vägen för anskaffandet av nya kunder och uppdrag. Av 20 § YTF följer att tillstånd till taxitrafik innefattar rätt att transportera av passagerare medfört gods samt, utan att passagerare medföljer, tidingar. Detta har medfört att användningen av taxibil vid exempelvis budskickning

eller transport av lättare gods kommit att inskränkas till ett minimum trots fördelarna med den dygnet runt tillgängliga transportorganisation taxiföretagen utgör. Detta förhållande förefaller utredningen orationellt. Ett generellt medgivande att transportera gods skulle dessutom innebära ökade möjligheter för taxi att få sysselsättning under lågtrafikperioder. Därtill kommer att det i många orter ofta är svårt att få trafik med mindre lastbilar för exempelvis pakettransporter att bära sig. Utredningen föreslår därför att tillstånd till taxitrafik också skall innefatta rätt till godstransport med taxibil. Med hänsyn till att taxibil främst är avsedd för personbefordran bör den emellertid inte användas för transport av sådant gods som kan orsaka olägenhet för passagerare. Föreskrift om detta bör tas in i tillståndet. Vidare bör transportplikt inte föreligga vid ren godstransport. Även i detta avseende bör föreskrift tas in i trafik-tillståndet. Transportplikten är nämligen avskaffad för lastbilstrafiken, där f.ö. behovsprövningen har slopats i fråga om trafik-tillstånd för sådana mindre godsmängder det här kan bli fråga om.

12.6 Godkännande av taxibil

En bestämmelse som bör revideras är 25 § YTF enligt vilken tillståndsmyndighet har att godkänna bl.a. taxibil med stöd av intyg av besiktningsman om att bilen är lämplig för den avsedda trafiken. Utredningen finner detta stadgande medföra kostnader och tidsspilla för taxiägarna och belastning för trafiknämnderna. Av vad utredningen erfarit kan väntetiderna emellanåt bli besvärande. Enligt utredningens uppfattning är det tillräckligt att bilens lämplighet som taxibil intygas av AB Svensk Bilprovning. Kopia av detta intyg skall överlämnas till tillståndsmyndigheten. Härigenom synes enligt utredningens uppfattning alla berättigade intressen bli tillgodosedda. Med hänsyn till de resurser AB Svensk Bilprovning fått finner utredningen hinder inte föreligga för att samma besiktningsförfarande gäller även bussar.

13 Ett organ för strukturrationalisering m. m. inom den yrkesmässiga vägtrafiken

13.1 *Allmänt*

Strävandena att uppnå en samhällsekonomiskt bättre fungerande transportförsörjning, vilket bl. a. innebär att varje transport utförs utan överträdelser av vägtrafikbestämmelserna med lämpliga fordon och i lämpliga former, är en för den yrkesmässiga vägtrafiken och samhället gemensam fråga.

I linje med detta kommer utredningen att i ett senare betänkande föreslå att möjligheter skapas för en effektiv trafikplanering från struktursynpunkt och för samlade initiativ till aktioner med sikte på samordning av de intressen som tillståndsmyndigheter, transportköpare, transportörer och transportförmedlare har att bevaka. Detta bör enklast kunna åstadkommas genom att ett forum skapas för diskussioner och utvecklingsarbete avseende hela den yrkesmässiga vägtrafiken. Frågan bör således behandlas i samband med att utredningens förslag till en förbättrad företagsstruktur inom den yrkesmässiga vägtrafiken föreligger i sin helhet. Utredningen redovisar därför här endast huvudlinjerna för organisation och verksamhetsformer avseende detta rationaliserings- och samordningsorgan.

13.2 *Ett nytt samordnings- och rationaliseringsorgan*

Utredningen har funnit att den lämpligaste

formen för ett samordnings- och rationaliseringsorgan är nämnden. En sådan nämnd bör ha ledamöter som är utsedda för viss tid av Kungl. Maj:t och ledas av en opartisk ordförande. I övrigt bör den utgöras av representanter för de olika intressenterna. Nämnden bör vidare ha ett sekretariat till sitt förfogande. Kostnaderna bör, för att garantera full självständighet, utgå av statsmedel.

Denna åkerinäringens rationaliseringsnämnd bör vara ett forum för överläggningar mellan tillståndsmyndigheter, transportörer, transportköpare och förmedlare av transporter i gemensamma frågor. Nämnden skall ha möjlighet att påkalla länsstyrelsernas uppmärksamhet eller, där så finnes behövt, underställa problemen länsstyrelsernas prövning. Principiella frågor av större betydelse bör nämnden kunna underställa Kungl. Maj:ts prövning.

AB Svensk Bilprovnings redogörelse för undersökning angående sambandet mellan stoppsträckor, retardation och fordonsbelastningar

I Undersökningens syfte och omfattning

Syftet med undersökningen var att genom praktiska bromsprov undersöka belastningens inverkan på olika fordons bromsförmåga. Undersökningen har omfattat 22 fordon och 2 släpvagnar av olika typer och fabrikat. Fordonen har inlånats från olika åkerier och lastbilsföretag.

De olika fordonstyperna har sammanställs i en tabell (bihang 1) där fabrikat, typ, årsmodell, tjänstevikt och totalvikt medtagits samt vissa resultat.

Bromsproven har utförts på Barkarby flygfält på jämn och torr betongbana. Proven har utförts av besiktningsmän med goda erfarenheter från körning med tunga fordon. Samtliga fordon utom ett har varit försedda med tippflak. Fordonen har lastats med krossgrus eller betongblock.

Proven har omfattat:

Retardationsprov från 30 och 60 km/h till stillastående. Vid proven har man försökt uppnå maximal bromseffekt, d.v.s. undvikit hjulblockering. Vid samtliga retardationsprov har använts en registrerande retardationsmätare (Moto-Meter). Vid bromsproven registreras sålunda retardationen (m/s^2) och manövertrycket (kp) (bihang 2).

Stoppsträckor har också uppmätts vid de olika proven.

Enligt gällande bestämmelser skall ett fordon kunna stanna på 8 m vid bromsning från 30 km/h. Detta motsvarar en medel-

retardation av $\sim 4,3 m/s^2$. Enligt de nya bromsbestämmelserna som gäller för fordon av 1972 års modell krävs bl.a. att retardationen skall uppgå till minst $5 m/s^2$ vid bromsning från 60 km/h.

Fordonen har *lastats* och körts vid:

- Tjänstevikt
- Cirka $\frac{1}{2}$ last
- \sim Totalvikt
- Vissa fordon har även körts med överlast i storleksordningen 20—30 % över totalvikt.

I bihang 3 har redovisats hur de olika fordonen lastats och även resultaten från bromsproven. Vid samtliga prov har fordonen vägts och axelbelastningarna noterats. Vidare har fordonens nedfjädring mätts vid fram- och bakaxel.

På 6 fordon har utförts *bromsjustering* d.v.s. slaglängden hos bromscylindrarna har justerats till 3, 4 resp. 5 cm. Bromsprov har sedan körts vid totalvikt och olika slaglängder. På de övriga fordonen har samtliga slaglängder mätts upp och noterats.

På vissa fordon har utförts mätning av »*förlusttid*». Härmed avses den tid som åtgår för ansättning (och lossning) av hjulbromsen. (Förlusttiden utgörs av summan av ansättningstid och svälltid). Vid mätningarna har använts ett elektroniskt mätinstrument (digitalmätare) med en mätnoggrannhet på 1/100 sek. (bihang 3).

På 2 fordon har körts »*fadingprov*». Med

fading avser man den förändring som hjulbromsens egenskaper undergår, exempelvis vid stark uppvärmning av bromsen. Uppvärmningen har skett efter en körcykel, vilken är angiven i bromsbestämmelserna F 18-1969. Bromsprov har utförts såväl före som efter uppvärmningen från 60 km/h vid totalvikt.

Vid dessa prov och även några ytterligare har bromstrummornas temperatur uppmätts med en yt-termometer.

Förutom de ovan nämnda proven har *stationära bromsprov* utförts på rullbromsprovare. Proven har utförts vid tjänstevikt och totalvikt. Vid proven har bromskrafter och manövertryck registrerats för varje hjul med en linjeskrivare.

II Resultat av undersökningen

A. Retardation och stoppsträckor

Resultaten från de olika bromsproven har för varje fordon redovisats i bihang 3. Retardation i m/s^2 och stoppsträckor i m för varje fordon har uppmätts vid olika last. Belastningen har angivits i kg och procent, där 0 % anger tjänstevikt och 100 % totalvikt.

Av de erhållna retardationsdiagrammen framgår *retardationsförloppet* från bromsningens början till slut. Vid avläsning av diagrammen har här medtagits endast max. retardation under bromsförloppet. Av diagrammen framgår att retardationen varierat hos fordonen under de olika proven och sålunda även de erhållna stoppsträckorna. Variationerna kan bero på flera faktorer såsom hjulblockering, sneddragning, olika ansättningstider, förarens reaktionstid o.s.v.

Ur de erhållna mätresultaten har beräknats medelvärdena av de erhållna stoppsträckorna och retardationerna vid olika last. Av diagram 1 framgår att *stoppsträckorna ökar och retardationen minskar vid ökad last*. Eftersom samtliga prov körts på torr betongbana, d.v.s. mycket bra friktionsunderlag, har max. bromseffekt kunnat uttagas vid praktiskt taget samtliga belast-

ningar från tjänstevikt och uppåt. Vid bromsprov på halt underlag hade sannolikt stoppsträckorna blivit förhållandevis längre vid tjänstevikt än vid viss last p.g.a. tidig hjulblockering bak. Av diagrammet framgår att de provade fordonen i genomsnitt har mycket små marginaler till de tillåtna gränsvärdena (d.v.s. max. 8 m stoppsträcka och min. $5,0 m/s^2$).

Man kan ej bortse från de felkällor som finns vid mätning av stoppsträckor eftersom bl.a. förarens reaktionstid påverkar resultatet särskilt vid bromsproven från 30 km/h. Vidare är det svårt att via fordonets hastighetsmätare utgå från den rätta hastigheten beroende på mätarens felvisning och pendling. Retardationsdiagrammen ger dock en bild av retardationen under hela bromsförloppet och de bromsprov som körts från 60 km/h torde vara de mest realistiska om man vill undersöka ett fordons bromsförmåga.

B. Stoppsträckor och retardation vid olika justerade bromsar

På 6 av de provade fordonen har bromsjustering utförts. Slaglängden (axialslaget) hos samtliga bromscylindrar har justerats till 3, 4 resp. 5 cm. Av diagram 2 framgår att bromsarnas justering i hög grad påverkar fordonens bromsförmåga. Samtliga prov har körts vid totalvikt. Enligt uppgifter från fordonstillverkarna tillåts slaglängder upp till 4—5 cm för de provade fordonen. Av de här erhållna resultaten bör dock slaglängden ligga under 3 cm.

C. Fadingprov

Bromsarnas värmetålighet har provats på två fordon. Härvid har bromsarna värmts upp vid körning och bromsning efter en viss körcykel (enligt bromsbestämmelserna F 18-1969). Efter uppvärmningen kunde följande temperaturer och resultat noteras.

Scania Vabis LS 76 (fordon 14)

Vid retardationsprov vid totalvikt och kalla bromsar erhöles retardationen 5,2

m/s² vid bromsning från 60 km/h till stillastående.

Efter uppvärmningen av bromsarna erhöles retardationen 5,0 m/s² vid bromsning från 60 km/h till stillastående. Temperaturen mätt på bromstrummornas utsidor var:

Framaxel *Bakaxel* *Hjälpxel*
 Vänster 90°C Vänster 145°C Vänster 140°C
 Höger 90°C Höger 140°C Höger 145°C

Scania Vabis LS 85 (fordon 20)

Vid retardationsprov vid totalvikt och kalla bromsar erhöles retardationen 7,0 m/s² vid prov från 60 km/h till stillastående. Motsvarande retardationsprov med varma bromsar gav retardationen 6,2 m/s².

Temperaturen mätt på bromstrummornas utsida var efter uppvärmningen:

Framaxel *Bakaxel* *Hjälpxel*
 Vänster 180°C Vänster 130°C Vänster 205°C
 Höger 180°C Höger 130°C Höger 205°C

Resultaten visar att man erhåller något mindre retardation vid varma bromsar.

Slutsatser

De praktiska bromsprov som utförts visar att det finns ett klart samband mellan fordonens belastning och retardation (bromssträckor). Vidare har kunnat konstateras att bromsarnas justering har stor betydelse.

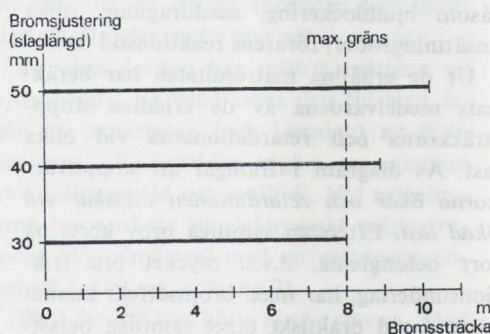
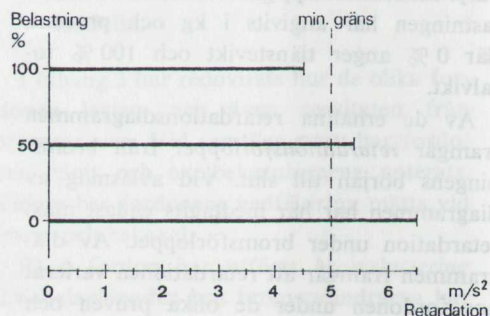
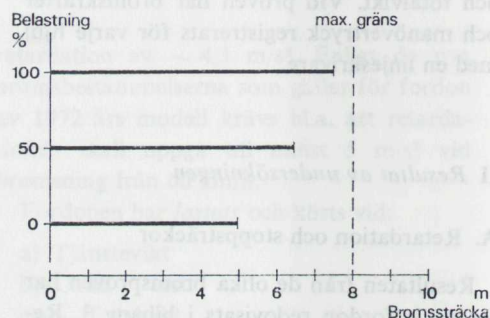
Resultaten visar tydligt att det finns mycket små marginaler för överlast. Man kan sålunda konstatera att om totalvikten överskrids klarar fordonet ej kraven enligt gällande bromsbestämmelser och än mindre de krav som gäller i de nya bromsbestämmelserna F 18-1960, vilka gäller för fordon av 1972 års modeller.

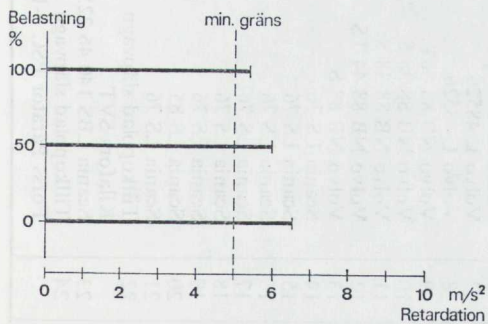
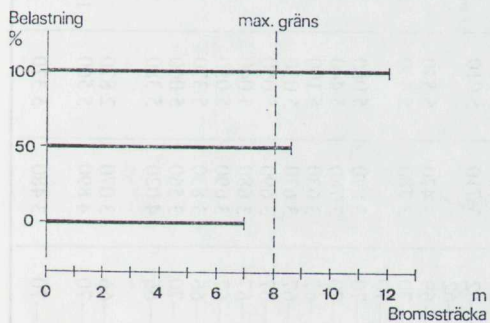
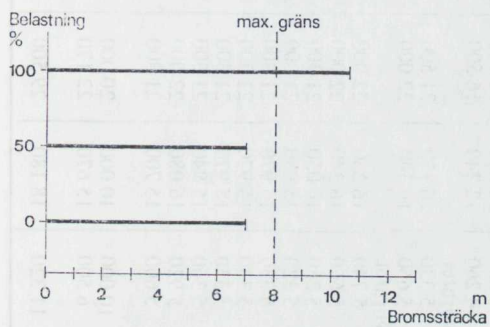
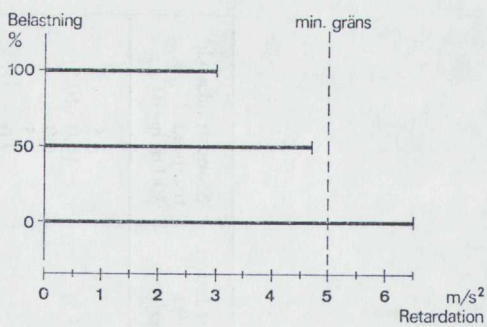
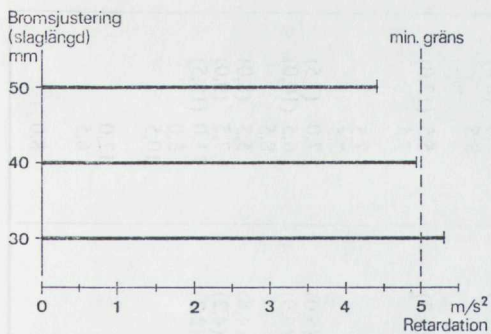
I samband med bromsproven har vissa tekniska fel uppstått. Hos 2 av fordonen uppstod läckage i bromscylindrarna (bromsmembranet punkterade).

Vidare uppstod fjäderbrott på ett fordon (vid totalvikt) varvid bakaxeln försköts. På

ett annat fordon med long-frame boggi »studsade» bakaxeln vid fullbromsning (vid tjänstevikt) så att ett fjäderhänke vred sig 90°.

Vidare inträffade en vältningsolycka vid låg hastighet (~15 km/h) och snäv kurvtagning. Bidragande omständigheter till olyckan var feldoserad vägbanan och hög tyngdpunkt hos fordonet vid totalvikt. Samtliga tekniska fel och missöden innebar att proven måste avbrytas för fordonen ifråga.

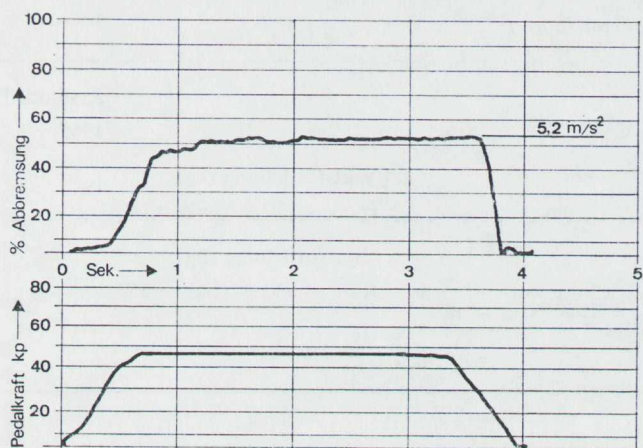




82 Bihang 1 Sammanställning över provade fordon

| Nr | Fabrikat och typ | Årsmodell | Tjänstevikt (kg) | | Summa | Totalvikt (kg) | | Summa | Max. retardation vid totalvikt 60 km/h → 0 | Stoppsträcka vid totalvikt 30 km/h → 0 |
|----|------------------------|-----------|------------------|-------|-----------------|----------------|--------|--------|--|--|
| | | | Fram | Bak | | Fram | Bak | | | |
| 1 | Volvo L 48546 C | —65 | 4 350 | 4 140 | 8 490 | 4 630 | 7 380 | 12 010 | 5,0 | 5,5 |
| 2 | Volvo L 48506 | —65 | 3 310 | 3 070 | 3 070 | 4 790 | 9 710 | 14 500 | 5,0 (3,5) | 10,0 (10,5) |
| 3 | Volvo N 8441 | —66 | 2 360 | 2 540 | 4 900 | 3 090 | 7 910 | 11 000 | 6,7 | 6,0 |
| 4 | Volvo N 8848 T | — | 4 360 | 4 230 | 8 590 | 5 000 | 11 000 | 16 000 | 6,2 | 5,5 |
| 5 | Scania L50 S42 | —70 | 3 440 | 3 630 | 7 070 | 4 110 | 7 890 | 12 000 | 6,0 | 7,0 |
| 6 | Scania L76 42 | — | 4 000 | 3 900 | 7 900 | 6 000 | 10 000 | 16 000 | 4,8 (4,0) | 7,0 (8,5) |
| 7 | Volvo L 48526 | —62 | 3 710 | 5 010 | 8 720 | 4 260 | 12 240 | 16 500 | 5,0 | 8,5 |
| 8 | Volvo L 48526 | —62 | | | Provot avbrutet | | | | | |
| 9 | Volvo NB 86 38T | —69 | 3 470 | 5 540 | 9 010 | 5 330 | 16 170 | 21 500 | 5,9 (3,2) | 5,5 (13,0) |
| 10 | Volvo NB 88 38 S | —70 | 3 780 | 5 440 | 9 220 | 5 660 | 16 340 | 22 000 | 5,8 | 7,5 |
| 11 | Volvo NB 88 38 S | —70 | | | Provot avbrutet | | | | | |
| 12 | Volvo NB 88 44 TS | —70 | 3 870 | 5 060 | 8 930 | 5 740 | 16 260 | 22 000 | 5,6 | 7,5 |
| 13 | Volvo NB 88 S | —70 | 3 780 | 5 440 | 9 220 | 5 660 | 16 340 | 22 000 | 6,0 | 7,5 |
| 14 | Scania LS 76 | —67 | 3 630 | 5 100 | 8 730 | 5 250 | 16 050 | 21 300 | 5,8 (5,0) | 7,0 (7,5) |
| 15 | Scania LS 76 | —67 | 3 670 | 5 030 | 8 700 | 5 320 | 15 980 | 21 300 | 5,7 (4,9) | 6,5 (10,0) |
| 16 | Scania LS 76 | —67 | 3 690 | 5 050 | 8 740 | 5 330 | 15 970 | 21 300 | 4,0 | 8,5 |
| 17 | Scania LS 76 | —67 | 3 680 | 5 040 | 8 720 | 5 330 | 15 970 | 21 300 | 5,5 (4,8) | 5,5 (8,0) |
| 18 | Scania LS 76 | —67 | 3 690 | 5 050 | 8 740 | 5 330 | 15 970 | 21 300 | 5,4 (4,2) | 7,5 (9,0) |
| 19 | Scania LS 76 | —66 | 3 830 | 5 370 | 9 200 | 5 360 | 15 940 | 21 300 | 4,2 (2,2) | 11,0 (15,5) |
| 20 | Scania LS 85 | —70 | 3 560 | 5 060 | 8 620 | 5 920 | 16 080 | 22 000 | 6,5 | 5,0 |
| 21 | Scania LS 76 | —66 | 4 020 | 5 380 | 9 400 | 5 600 | 15 700 | 21 300 | 4,5 | 10,5 |
| 22 | Tillkopplad släpvagn | | | | | | | | | |
| 23 | Kilafors SVT | —66 | 3 070 | 2 870 | 5 940 | 10 000 | 10 000 | 20 000 | 3,0 | 12,0 |
| 24 | Scania LBS 140 46 225 | —70 | 4 890 | 5 560 | 10 450 | 6 500 | 15 670 | 22 170 | 6,5 | 6,5 |
| | Tillkopplad släpvagn | | | | | | | | | |
| | Fors Parator PSC 3-125 | —70 | 3 480 | 5 320 | 8 800 | 11 320 | 18 180 | 29 500 | 4,5 | 8,0 |

Bihang 2 Retardationsdiagram (Moto-Meter)



Bihang 3 Resultat från bromsprov 22 fordon och 2 släpvagnar

Resultat från bromsprov nr 1

| | | | |
|-------------------|--------------------|-----------------------|---------------------------|
| Fordon: | Volvo L 48 546 — C | Årsmodell: | 1965 |
| Tjänstevikt (kg): | 8 490 | Viktsfördelning (kg): | fram: 4 350 bak: 4 140 |
| Totalvikt (kg): | 12 010 | Viktsfördelning (kg): | fram: 4 630 bak: 7 350 |
| Max.last (kg): | 3 520 | Övrigt: | |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|-------|-----|-----------------|----------------------|-------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 5 150 | 130 | 13 650 | 4 950 | 8 700 | 2 | 6 |
| II | | | | | | | |
| III | | | | | | | |

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Stoppträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|--------------|-----------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 5,5 | *23,0 | 5,7 | 5,2 |
| I | 130 | 5,5 | 21,5 | 5,0 | 5,0 |
| II | | | | | |
| III | | | | | |

* Bakhjulsblockering vid tjänstevikt

Övriga prov och iakttagelser

Tidmätning (Enligt F 18—1969)

| | Manövertryck (från — till) atö | | | | | |
|------------------------|--------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------|
| | 0—1 | 0—2 | 0—3 | 0—4 | 0—5 | 0—6 |
| Ansättnings tid (sek.) | 12/100 2—1 | 19/100 3—1 | 22/100 4—1 | 32/100 5—1 | 44/100 6—1 | 52/100 |
| Lossningstid (sek.) | Manövertryck (från — till) atö | | | | | |
| | 21/100 | 24/100 | 23/100 | 22/100 | 23/100 | |

Resultat från bromsprov nr 2

| | | | |
|-------------------|---------------|-----------------------|--|
| Fordon: | Volvo L 48506 | Årsmodell: | 1965 |
| Tjänstevikt (kg): | 6 380 | Viktsfördelning (kg): | fram: 3 310 bak: 3 070 |
| Totalvikt (kg): | 14 500 | Viktsfördelning (kg): | fram: 4 790 bak: 9 710 |
| Max.last (kg): | 8 120 | Övrigt: | justering (slaglängd), fram: 3,5 cm bak: 3,0 cm |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|-------|-----|-----------------|----------------------|-------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 5 420 | 67 | 11 800 | 4 750 | 7 050 | 1 | 5 |
| II | 7 370 | 91 | 13 750 | 5 050 | 8 700 | 3 | 8 |
| III | 8 270 | 102 | 14 650 | 5 200 | 9 450 | 4 | 9 |

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Stoppsträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|--------------|------------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 6,7 | 20 | 7,5 | 6,0 |
| I | 67 | 9,0 | 23,5 | 5,7 | 5,5 |
| II | 91 | 10 | 23,5 | 5,9 | 5,0 |
| III | 102 | 10 | 23,5 | 5,3 | 5,0 |

Övriga prov och iakttagelser

| Bromsjustering: | Axialslag | Bromssträcka (m) | Retardation (m/s ²) |
|-----------------|-----------|------------------|---------------------------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| | 4 cm | 10 | 4,8 |
| | 5 cm | 10,5 | 3,5 |

Tidmätning

Volvo L 48506 nr 2

| Ansättningstid (sek) | Manövertryck (från→till) atö | | | | | |
|----------------------|------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 0—1 | 0—2 | 0—3 | 0—4 | 0—5 | 0—6 |
| | 19/100 | 25/100 | 43/100 | 44/100 | 52/100 | 77/100 |
| Lossningstid (sek) | Manövertryck (från→till) atö | | | | | |
| | 2—1 | 3—1 | 4—1 | 5—1 | 6—1 | |
| | 56/100 | 34/100 | 37/100 | 40/100 | 37/100 | |

Slaglängd vid tidmätningen = 4 cm hos samtliga bromscylinrar.

Resultat från bromsprov nr 3

| | | | |
|-------------------|---------------|-----------------------|------------------------|
| Fordon: | Volvo N 84—41 | Årsmodell: | 1966 |
| Tjänstevikt (kg): | 4 900 | Viktsfördelning (kg): | fram: 2 360 bak: 2 540 |
| Totalvikt (kg): | 11 000 | Viktsfördelning (kg): | fram: 3 090 bak: 7 910 |
| Max.last (kg): | 6 100 | Övrigt: | |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|-------|-----|-----------------|----------------------|-------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 5 450 | 89 | 10 350 | 3 000 | 7 350 | 3 | 9 |
| II | 7 700 | 127 | 12 600 | 3 700 | 8 900 | 5 | 10 |
| III | | | | | | | |

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Stoppträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|-----------------|-----------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 5 | 15,5 | 9 | 8,5 |
| I | 89 | 5,5 | 12,5 | 8,5 | 7,0 |
| II | 127 | 6 | 11,5 | 6,8 | 6,7 |
| III | | | | | |

Övriga prov och iakttagelser

hjulblockering bak vid tjänstevikt

Resultat från bromsprov nr 4

| | | | |
|-------------------|----------------|-----------------------|--|
| Fordon: | Volvo N 88 48T | Årsmodell: | — |
| Tjänstevikt (kg): | 8 590 | Viktsfördelning (kg): | fram: 4 360 bak: 4 230 |
| Totalvikt (kg): | 16 000 | Viktsfördelning (kg): | fram: 5 000 bak: 11 000 |
| Max.last (kg): | 7 410 | Övrigt: | justering (slaglängd) cm, VF: 3,0 VB: 4,0 HF: 2,5 HB 3,0 |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|-------|-----|--------------------|----------------------|--------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 5 110 | 69 | 13 700 | 5 200 | 8 300 | 3 | 4 |
| II | 7 960 | 107 | 16 550 | 5 850 | 10 700 | 3 | 6 |
| III | 9 410 | 127 | 18 000 | 6 150 | 11 850 | 4 | 6 |

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Stoppträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|-----------------|-----------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 4,5 | 18,5 | 7,0 | 7,0 |
| I | 69 | 5,0 | 24,0 | 7,2 | 6,2 |
| II | 107 | 5,5 | 20,0 | 7,0 | 6,2 |
| III | 127 | 5,5 | 23,5 | 7,2 | 6,0 |

Övriga prov och iakttagelser

tyngdpunktshöjd ~ 160 cm

Resultat från bromsprov nr 5

| | | | |
|-------------------|-----------------|-----------------------|---|
| Fordon: | Scania L 50 542 | Årsmodell: | 1970 |
| Tjänstevikt (kg): | 7 070 | Viktfördelning (kg): | fram: 3 440 bak: 3 630 |
| Totalvikt (kg): | 12 000 | Viktsfördelning (kg): | fram: 4 110 bak: 7 890 |
| Max.last (kg): | 4 930 | Övrigt: | justering (slaglängd) cm, fram: 2 bak: 3 |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|-------|-----|-----------------|----------------------|-------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 2 880 | 58 | 9 950 | 3 900 | 6 050 | 3 | 4 |
| II | 5 930 | 120 | 13 000 | 4 400 | 8 600 | | |
| III | | | | | | | |

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Stoppträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|--------------|-----------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 4,0 | 17,5 | 7,7 | 7,5 |
| I | 120 | 7,0 | 22 | 6,5 | 6,0 |
| II | | | | | |
| III | | | | | |

Övriga prov och iakttagelser

| Tidmätning: | Ansättningstid (sek) | Manövertryck (från→till) atö | | | | |
|-------------|----------------------|------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| | | 0—1 | 0—2 | 0—3 | 0—4 | 0—5 |
| | | 7/100 | 15/100 | 15/100 | 21/100 | 24/100 |
| | Lossningstid (sek) | Manövertryck (från→till) atö | | | | |
| | | 2—1 | 3—1 | 4—1 | 5—1 | 6—1 |
| | | 24/100 | 28/100 | 34/100 | 28/100 | — |

Resultat från bromsprov nr 6

| | | | |
|-------------------|-------------------------|-----------------------|---|
| Fordon: | Scania Vabis L 7642 160 | Årsmodell: | — |
| Tjänstevikt (kg): | 7 900 | Viktsfördelning (kg): | fram: 4 000 bak: 3 900 |
| Totalvikt (kg): | 16 000 | Viktsfördelning (kg): | fram: 6 000 bak: 10 000 |
| Max.last (kg): | 8 120 | Övrigt: | justering (slaglängd) cm, VF: 2,5 VB: 4,0 HF: 2,0 HB: 2,0 |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|--------|-----|-----------------|----------------------|--------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 5 370 | 66 | 13 250 | 4 900 | 8 350 | 1 | 3 |
| II | 8 020 | 99 | 15 900 | 5 800 | 10 100 | 3 | 4 |
| III | 10 320 | 127 | 18 200 | 6 100 | 12 100 | 3 | 5 |

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Stoppträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|--------------|-----------------|--------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 4,5 | 15,0 | 7,5 | 6,5 |
| I | 66 | 3,0 | 18,0 | 7,0 | 6,0 |
| II | 99 | 7,0 (8,5) | *29,0 (31,5) | 5,4 (4,5) | 4,8 (4,0) |
| III | 127 | (11,0) | (37,5) | (3,5) | (3,0) |

* Värden inom parentes anger prov med slaglängden justerad till 5 cm på samtliga bromscy-lindrar.

Övriga prov och iakttagelser

tyngdpunktshöjd 170 cm

Resultat från bromsprov nr 7

| | | | |
|-------------------|---------------|-----------------------|--|
| Fordon: | Volvo L 48526 | Årsmodell: | 1962 |
| Tjänstevikt (kg): | 8 720 | Viktsfördelning (kg): | fram: 3 710 driv: 2 840 löp: 2 170 |
| Totalvikt (kg): | 16 500 | Viktsfördelning (kg): | fram: 4 260 driv: 6 620 löp: 5 620 |
| Max.last (kg): | 7 780 | Övrigt: | |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|-------|----|-----------------|----------------------|--------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 2 680 | 35 | 11 400 | 3 500 | 7 900 | 3 | 4 |
| II | 7 730 | 99 | 16 450 | 4 500 | 11 950 | 6 | 8 |
| III | | | | | | | |

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Stoppträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|--------------|-----------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 6,0 | 29 | 6,0 | 5,5 |
| I | 35 | 6,5 | 30 | 5,5 | 5,0 |
| II | 99 | 8,5 | 32,5 | 5,0 | 4,5 |
| III | | | | | |

Övriga prov och iakttagelser

tyngdpunktshöjd ~ 150 cm
axelavstånd 440 + 121 cm

Resultat från bromsprov nr 9

| | | | |
|-------------------|------------------|-----------------------|--|
| Fordon: | Volvo NB 86 38 T | Årsmodell: | 1969 |
| Tjänstevikt (kg): | 9 010 | Viktsfördelning (kg): | fram: 3 470 bak: 5 540 |
| Totalvikt (kg): | 21 500 | Viktsfördelning (kg): | fram: 5 330 bak: 16 170 |
| Max.last (kg): | 12 490 | Övrigt: | justering (slaglängd) cm, fram: 3 driv: 2 löp: 3,5 |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|--------|-----|-----------------|----------------------|--------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 7 890 | 63 | 16 900 | 4 400 | 12 500 | 4 | 5 |
| II | 12 340 | 99 | 21 350 | 5 700 | 15 650 | 6 | 7 |
| III | 15 390 | 123 | 24 400 | 5 850 | 18 600 | 6 | 7 |

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Stoppsträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|-----------------|------------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 5,5 | 12,5 | 8,0 | 7,5 |
| I | 63 | 5,0 | 18,5 | 6,5 | 6,2 |
| II | 99 | 5,5 | 18,5 | 6,5 | 5,9 |
| III | 123 | 5,0 | 23,0 | 6,4 | 5,6 |

Övriga prov och iakttagelser

tyngdpunktshöjd 150 cm

| Bromsjustering: | Slaglängd | Stoppsträcka (m) | Retardation (m/s ²) |
|-----------------|-----------|------------------|---------------------------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| | 5 cm | 13,0 | 3,2 |

Tidmätning

| Ansättningstid (sek) | Manövertryck (från→till) atö | | | | | |
|----------------------|------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 0—1 | 0—2 | 0—3 | 0—4 | 0—5 | 0—6 |
| slaglängd 3 cm | 12/100 | 14/100 | 21/100 | 28/100 | 33/100 | 42/100 |
| slaglängd 5 cm | 17/100 | 30/100 | 33/100 | 44/100 | 58/100 | 78/100 |
| Lossningstid (sek) | Manövertryck (från→till) atö | | | | | |
| | 2—1 | 3—1 | 4—1 | 5—1 | 6—1 | |
| slaglängd 3 cm | 19/100 | 18/100 | 18/100 | 15/100 | 18/100 | |
| slaglängd 5 cm | 34/100 | 27/100 | 28/100 | 32/100 | 27/100 | |

Resultat från bromsprov nr 10

| | | | |
|-------------------|------------------|-----------------------|--|
| Fordon: | Volvo NB 88 38 S | Årsmodell: | 1970 |
| Tjänstevikt (kg): | 9 220 | Viktsfördelning (kg): | fram: 3 780 driv: 3 120 löp: 2 320 |
| Totalvikt (kg): | 22 000 | Viktsfördelning (kg): | fram: 5 660 driv: 8 890 löp: 7 450 |
| Max.last (kg): | 12 780 | Övrigt: | |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|--------|----|-----------------|----------------------|--------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 6 380 | 50 | 15 600 | 4 600 | 11 000 | 3 | 2 |
| II | 12 080 | 94 | 21 300 | 5 600 | 15 700 | 7 | 7 |
| III | | | | | | | |

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Stoppträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|--------------|-----------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 8,0 | 27,5 | 6,8 | 6,8 |
| I | 50 | 6,3 | 28,5 | 6,8 | 6,0 |
| II | 94 | 7,5 | 33,5 | 6,8 | 5,8 |
| III | | | | | |

Övriga prov och iakttagelser

| Tidmätning | Man. tryck (från → till) atö | | | | |
|-----------------------|------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| | 0—2 | 0—3 | 0—4 | 0—5 | 0—6 |
| Ansättningstid (sek.) | 17/100 | 21/100 | 37/100 | 42/100 | 51/100 |
| | 2—1 | 3—1 | 4—1 | 5—1 | 6—1 |
| Lossningstid (sek.) | 20/100 | 16/100 | 19/100 | 26/100 | 22/100 |

Resultat från bromsprov nr 12

| | | | | | | | | | | |
|-------------------|-------------------|--|--|--|--|-----------------------|---------------------------|-------------|------------|---------|
| Fordon: | Volvo NB 88 44 TS | | | | | Årsmodell: | 1970 | | | |
| Tjänstevikt (kg): | 8 930 | | | | | Viktsfördelning (kg): | fram: 3 870 | driv: 2 940 | löp: 2 120 | |
| Totalvikt (kg): | 22 000 | | | | | Viktsfördelning (kg): | fram: 5 740 | driv: 8 880 | löp: 7 380 | |
| Max.last (kg): | 13 070 | | | | | Övrigt: | justering (slaglängd) cm, | VF: 3,5 | VB: 4,0 | VL: 3,0 |
| | | | | | | | HF: 2,5 | HB: 4,0 | HL: 2,5 | |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|--------|-----|-----------------|----------------------|--------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 7 270 | 56 | 15 200 | 3 900 | 11 300 | 4 | 5 |
| II | 13 070 | 100 | 22 000 | 5 500 | 16 500 | 7 | 10 |
| III | 16 670 | 128 | 25 600 | 5 600 | 20 000 | 7 | 11 |

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Stoppsträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|-----------------|------------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 6,5 | 29,5 | 7,3 | 6,3 |
| I | 56 | 8,0 | 37,0 | 6,4 | 6,3 |
| II | 100 | 7,5 | 30,5 | 6,7 | 5,6 |
| III | 128 | 9,0 | 42,0 | 5,9 | 5,0 |

Övriga prov och iakttagelser

Resultat från bromsprov nr 13

| | | | |
|-------------------|------------------|-----------------------|---|
| Fordon: | Volvo NB 88 38 S | Årsmo- dell: | 1970 |
| Tjänstevikt (kg): | 9 220 | Viktsfördelning (kg): | fram: 3 780 driv: 3 120 löp: 2 320 |
| Totalvikt (kg): | 22 000 | Viktsfördelning (kg): | fram: 5 660 driv: 8 890 löp: 7 450 |
| Max.last (kg): | 12 780 | Övrigt: | justering (slaglängd) cm, VF: 2,0 VB: 3,0 VL: 3,0 HF: 2,0 HB: 2,5 HL: 2,0 |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|--------|-----|--------------------|----------------------|--------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 8 280 | 65 | 17 500 | 5 000 | 12 500 | 3 | 6 |
| II | 13 180 | 103 | 22 400 | 5 800 | 16 600 | 7 | 7 |
| III | | | | | | | |

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Stoppsträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|-----------------|------------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 6,5 | 23,3 | 7,0 | 6,4 |
| I | 65 | 6,0 | 29,0 | 6,2 | 6,0 |
| II | 103 | 7,5 | 37,5 | 6,2 | 6,0 |
| III | | | | | |

Övriga prov och iakttagelser

Resultat från bromsprov nr 14

| | | | | | | | | |
|-------------------|--------------------|--|-----------------------|--|------------|-------------|------------|--|
| Fordon: | Scania Vabis LS 76 | | | | Årsmodell: | 1967 | | |
| Tjänstevikt (kg): | 8 730 | | Viktsfördelning (kg): | fram: 3 630 | | driv: 2 960 | löp: 2 140 | |
| Totalvikt (kg): | 21 300 | | Viktsfördelning (kg): | fram: 5 250 | | driv: 8 800 | löp: 7 250 | |
| Max.last (kg): | 12 570 | | Övrigt: | justering (slaglängd) cm, VF: 3,0 VB: 4,5 VL: 2,5 HF: 3,0 HB: 4,5 HL: 2,5 | | | | |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|--------|----|-----------------|----------------------|--------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 5 030 | 40 | 13 800 | 3 800 | 10 000 | 3 | 2 |
| II | 11 370 | 91 | 20 100 | 4 900 | 15 200 | 5 | 6 |
| III | | | | | | | |

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Stoppsträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|--------------|------------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 5,0 | 20,5 | 8,0 | 6,3 |
| I | 40 | 6,5 | 21,3 | 6,5 | 6,0 |
| II | 90 | 8,0 | 23,5 | 5,3 | 5,5 |
| III | | | | | |

Övriga prov och iakttagelser

| Bromsjustering: | Axialslaget justerat till | Stoppsträcka (m) 30 km/h→0 | Retardation m/s ² 60 km/h→0 |
|-----------------|---------------------------|----------------------------|--|
| | 3 cm | *7,5 | 5,8 |
| | 4 cm | 7,0 | 5,2 |
| | 5 cm | 7,5 | 5,0 |

Fadingprov

Resultat: retardation vid kalla bromsar (60 km/h → 0) = 5,2/s²

Retardation under uppvärmningen

| Prov | Retardation 60—30 km/h | Prov | Retardation 60—30 km/h |
|------|------------------------|------|------------------------|
| 1 | 3,6 | 11 | 3,0 |
| 2 | 3,0 | 12 | 3,1 |
| 3 | 3,0 | 13 | 3,0 |
| 4 | 3,0 | 14 | 3,0 |
| 5 | 3,1 | 15 | 3,2 |
| 6 | 3,0 | 16 | 3,2 |
| 7 | 3,0 | 17 | 3,0 |
| 8 | 2,8 | 18 | 3,0 |
| 9 | 2,7 | 19 | 3,0 |
| 10 | 2,8 | | |

Retardationsprov varma bromsar (60 km/h → 0) = 5,0 m/s²

Slaglängd vid fadingprovet 3,0 cm på samtliga bromscylindrar.

Temperatur efter uppvärmningen: VF 90°C, VB 90°C, VL 140°C och HL 145°C.

Resultat från bromsprov nr 15

| | | | |
|--------------------------|--|-------------|------------|
| Fordon: | Årsmodell: | | |
| Scania Vabis LS 76 38213 | 1967 | | |
| Tjänstevikt (kg): | Viktsfördelning (kg): | | |
| 8 700 | fram: 3 670 | driv: 2 890 | löp: 2 140 |
| Totalvikt (kg): | Viktsfördelning (kg): | | |
| 21 300 | fram: 5 520 | driv: 8 720 | löp: 7 260 |
| Max.last (kg): | Övrigt: | | |
| 12 600 | Justering (slaglängd) cm, VF: 4,0 VB: 3,0 VL: 2,5 HF: 4,0 HB: 2,0 HL: 2,5 | | |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|--------|----|-----------------|----------------------|--------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 6 750 | 53 | 15 450 | 3 550 | 11 900 | 1 | 3 |
| II | 10 850 | 86 | 19 550 | 4 050 | 15 500 | 2 | 5 |
| III | | | | | | | |

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Stoppträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|--------------|-----------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 7,0 | 25,0 | 6,5 | 5,2 |
| I | 53 | 9,5 | 28,0 | 4,6 | 5,5 |
| II | 86 | 10,0 | 30,0 | 4,7 | 4,6 |
| III | | | | | |

Övriga prov och iakttagelser

| Bromsjustering: | Axialslaget justerat till | Stoppsträcka (m) 30 km/h → 0 | Retardation (m/s ²) 60 km/h → 0 |
|-----------------|------------------------------|---------------------------------|--|
| | | 3 cm | 6,5 |
| | 4 cm | 9,5 | 5,2 |
| | 5 cm | 10,0 | 4,9 |

Anm: Läckage uppstod i bromscylinder vänster bak (proven avbröts).

Resultat från bromsprov nr 16

| | | | |
|-------------------|--------------------------|-----------------------|--|
| Fordon: | Scania Vabis LS 76 38213 | Årsmodell: | 1967 |
| Tjänstevikt (kg): | 8 740 | Viktsfördelning (kg): | fram: 3 690 driv: 2 900 löp: 2 150 |
| Totalvikt (kg): | 21 300 | Viktsfördelning (kg): | fram: 5 330 driv: 8 720 löp: 7 250 |
| Max.last (kg): | 12 560 | Övrigt: | justering (slaglängd) cm, VF: 3,0 VB: 2,5 VL: 1,5 HF: 3,0 HB: 3,0 HL: 1,5 |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|--------|----|--------------------|----------------------|--------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 5 860 | 47 | 14 600 | 3 600 | 11 000 | 2 | 2 |
| II | 11 660 | 93 | 20 200 | 4 800 | 15 400 | 3 | 4 |
| III | | | | | | | |

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Stoppsträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|-----------------|------------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 4,0 | 17,5 | 7,2 | 6,4 |
| I | 47 | 8,0 | 21,0 | 6,4 | 6,2 |
| II | 93 | 8,5 | 32,0 | 5,8 | 4,0 |
| III | | | | | |

Övriga prov och iakttagelser

Proven fick avbrytas p.g.a. läckage i bromscylinder vänster bak

Resultat från bromsprov nr 17

| | | | |
|-------------------|--------------------------|-----------------------|--|
| Fordon: | Scania Vabis LS 76 38213 | Årsmodell: | 1967 |
| Tjänstevikt (kg): | 8 720 | Viktsfördelning (kg): | fram: 3 680 driv: 2 890 löp: 2 150 |
| Totalvikt (kg): | 21 300 | Viktsfördelning (kg): | fram: 5 330 driv: 8 720 löp: 7 250 |
| Max.last (kg): | 12 580 | Övrigt: | justering (slaglängd) cm, VF: 4,0 VB: 4,5 VL: 2,0 HF: 4,5 HB: 4,0 HL: 2,0 |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|--------|----|-----------------|----------------------|--------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 6 180 | 49 | 14 900 | 4 300 | 10 600 | 2 | 3 |
| II | 10 780 | 86 | 19 500 | 4 750 | 14 750 | 3 | 6 |
| III | | | | | | | |

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Stoppträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|--------------|-----------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 5,0 | 21,5 | 7,4 | 6,4 |
| I | 49 | 6,5 | 24,0 | 6,0 | 5,8 |
| II | 93 | 8,5 | 26,0 | 5,8 | 5,4 |
| III | | | | | |

Övriga prov och iakttagelser

| | | | | | | |
|---------------------------------|---------------------------|------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Tidmätning: (enl. F 18-1969) | Ansättnings- tid (sek) | Manövertryck (från→till) atö | | | | |
| | | 0—2 | 0—3 | 0—4 | 0—5 | 0—6 |
| | | 16/100 | 15/100 | 15/100 | 22/100 | 25/100 |
| | Lossningstid (sek) | Manövertryck (från→till) atö | | | | |
| | | 2—1 | 3—1 | 4—1 | 5—1 | 6—1 |
| | | 32/100 | 31/100 | 30/100 | 30/100 | 32/100 |

Slaglängd 3 cm

Tidmätning

| | Manövertryck (från→till) atö | | | | |
|-----------------------|------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| | 0—2 | 0—3 | 0—4 | 0—5 | 0—6 |
| Ansättningstid (sek.) | 9/100 | 10/100 | 13/100 | 16/100 | 20/100 |
| | 2—1 | 3—1 | 4—1 | 5—1 | 6—1 |
| Lossningstid (sek.) | 33/100 | 36/100 | 32/100 | 32/100 | 34/100 |

Slaglängden vid tidmätningen = 3 cm hos samtliga bromscylindrar.

Resultat från bromsprov nr 19

| | | | | | | | | |
|-------------------|--------------------------|--|-----------------------|--|------------|-------------|------------|--|
| Fordon: | Scania Vabis LS 7638 213 | | | | Årsmodell: | 1966 | | |
| Tjänstevikt (kg): | 9 200 | | Viktsfördelning (kg): | fram: 3 830 | | driv: 3 130 | löp: 2 240 | |
| Totalvikt (kg): | 21 300 | | Viktsfördelning (kg): | fram: 5 360 | | driv: 8 760 | löp: 7 180 | |
| Max.last (kg): | 12 100 | | Övrigt: | justering (slaglängd) cm, VF: 2,0 VB: 2,5 VL: 3,5 HF: 2,5 HB: 3,5 HL: 1,5 | | | | |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|--------|-----|-----------------|----------------------|--------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 6 900 | 57 | 16 100 | 4 700 | 11 400 | 4 | 4 |
| II | 11 800 | 97 | 21 000 | 5 700 | 15 300 | 5 | 5 |
| III | 16 800 | 139 | 26 000 | 6 400 | 19 600 | 7 | 8 |

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Stoppträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|----------------|-----------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 5,5 | 23,0 | 7,0 | 6,2 |
| I | 57 | 8,0 | 26,0 | 6,2 | 5,7 |
| II | 97 | 9,0 | 28,5 | 5,0 | 4,9 |
| III | 139 (överlast) | 11,0 | 34,0 | 4,2 | 4,2 |

Övriga prov och iakttagelser

| Bromsjustering: | Slaglängd | Stoppträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|-----------------|-----------|-----------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| | 3 cm | 11,0 | 4,2 | | |
| | 4 cm | 11,0 | 3,8 | | |
| | 5 cm | 15,5 | 2,2 | | |

Bromsproven har körts med överlast (39 %).

Resultat från bromsprov nr 20

| | | | |
|---------------------------------|--|-------------|------------|
| Fordon: | Årsmodell: | | |
| Scania Vabis L885 S42 (3 axlar) | 1970 | | |
| Tjänstevikt (kg): | Viktsfördelning (kg): | | |
| 8 620 | fram: 3 560 | driv: 2 950 | löp: 2 110 |
| Totalvikt (kg): | Viktsfördelning (kg): | | |
| 22 000 | fram: 5 920 | driv: 8 820 | löp: 7 260 |
| Max.last (kg): | Övrigt: | | |
| 13 380 | justering (slaglängd) cm, fram: 3,0 driv: 3,5 löp: 2,0 | | |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|--------|-----|-----------------|----------------------|--------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 7 330 | 55 | 15 950 | 4 700 | 11 250 | 6 | 2 |
| II | 12 650 | 95 | 21 280 | 5 440 | 15 840 | 6 | 6 |
| III | 16 980 | 127 | 25 600 | 6 300 | 19 300 | 8 | 8 |

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Stoppträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|--------------|-----------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 4,5 | 17,0 | 8,0 | 6,5 |
| I | 55 | 5,0 | 19,5 | 7,3 | 6,6 |
| II | 95 | 5,0 | 19,0 | 7,0 | 6,5 |
| III | 127 | 4,0 | 24,0 | 6,0 | 5,7 |

Övriga prov och iakttagelser

Fadingprov: Retardationsprov med kalla bromsar från 60 km/h till stillastående = 7,2 m/s².

Övriga prov och iakttagelser

Tyngdpunktshöjd 180

Axelavstånd 420+131,5 cm

Resultat från bromsprov nr 21 och 22

| | | | |
|--|--|-------------|------------|
| Fordon: | | Årsmodell: | |
| Scania Vabis LS 76 42213 + Kilafors släp (SVT) | | 1966 | |
| Tjänstevikt (kg): | Viktsfördelning (kg): | | |
| bil 9 400 släp 5 940 | fram: 4 020 | driv: 3 120 | löp: 2 260 |
| | fram: 3 070 | bak: 2 870 | |
| Totalvikt (kg): | Viktsfördelning (kg): | | |
| bil 21 300 | fram: 5 600 | driv: 8 620 | löp: 7 080 |
| släp 20 000 } 41 300 | fram: 10 000 | bak: 10 000 | |
| Max.last (kg): | Övrigt: | | |
| bil 11 900 | justering (slaglängd) cm, bil: VF: 2,5 VB: 4 VL: 2 släp: VF: 6 VB: 4 | | |
| släp 14 060 | HF: 2,5 HB: 4,5 VL: 2 HF: 5 HB: 3 | | |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|---------------|-----|-----------------|----------------------|----------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 6 000+ 7 060 | 50 | { 15 400+ | { 4 400 | { 11 000 | 2 | 4 |
| II | | | { 13 000 | { 6 500 | { 6 500 | 3 | 3 |
| III | 12 400+14 260 | 101 | { 21 800+ | { 5 800 | { 5 800 | 4 | 8 |
| | | | { 20 200 | { 10 000 | { 10 200 | 4 | 5 |

Bromsresultat (bil + släpvagn)

| Prov | Belastning % | Stoppsträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|--------------|------------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 7,0 | 21,5 | 7,0 | 6,5 |
| I | 50 | 8,5 | 33,0 | 4,9 | 4,7 |
| II | 101 | 12,0 | 47,5 | 3,8 | 3,0 |
| III | | | | | |

Övriga prov och iakttagelser

Resultat från bromsprov nr 23

| | | | | | | | | | |
|-------------------|-----------------------|--|-----------------------|--|--|---------------------------|-------------|------------|--|
| Fordon: | Scania LBS 140 46 225 | | | | | Årsmodell: | 1970 | | |
| Tjänstevikt (kg): | 10 450 | | Viktsfördelning (kg): | | | fram: 4 890 | driv: 3 220 | löp: 2 340 | |
| Totalvikt (kg): | 22 170 | | Viktsfördelning (kg): | | | fram: 6 500 | driv: 8 610 | löp: 7 060 | |
| Max.last (kg): | 11 720 | | Övrigt: | | | justering (slaglängd) cm: | | | |
| | | | | | | VF: 3 | VB: 4 | VL: 2 | |
| | | | | | | HF: 3 | HB: 3 | HL: 2 | |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|--------|----|-----------------|----------------------|--------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | 11 500 | 99 | 22 000 | 6 800 | 15 200 | | |
| II | | | | | | | |
| III | | | | | | | |

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Bromssträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|--------------|------------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 6,5 | 20 | 6,0 | *6,5 (7,4) |
| I | 99 | 6,5 | 22 | 6,8 | 6,5 |
| II | | | | | |
| III | | | | | |

* Boggi upplyft

Övriga prov och iakttagelser

Resultat från bromsprov nr 24

| | | | | | | | | | |
|-------------------|---|--|-----------------------|--|--|----------------------------------|------------|--------------|-------|
| Fordon: | Scania LBS 140 + Forss Parator släpvagn PSC 3-125 | | | | | Årsmodell: | 1970 | | |
| Tjänstevikt (kg): | bil 10 450 släp 8 800 | | Viktsfördelning (kg): | | | fram: 4 890 | bak: 3 220 | hj.ax. 2 340 | |
| | | | släp: fram: 3 480 | | | bak: 2 660 | + 2 660 | | |
| Totalvikt (kg): | bil 22 170 släp 29 500 | | Viktsfördelning (kg): | | | bil: fram: 6 500 | bak: 8 610 | hj.ax. 7 060 | |
| | | | släp: fram: 11 320 | | | bak: 9 090 | + 9 090 | | |
| Max.last (kg): | bil 11 720 släp 20 700 | | Övrigt: | | | justering (slaglängden) cm: bil: | | | |
| | | | | | | VF: 2,5 | VB: 4 | släp: VF: 4 | HB: 4 |
| | | | | | | HF: 2,5 | HB: 4,5 | HF: 4 | VB: 3 |

Fordonet lastat

| Prov | Last | | Bruttovikt (kg) | Viktsfördelning (kg) | | Nedfjädring (cm) | |
|------|----------|------|-----------------|----------------------|--------|------------------|-----|
| | kg | % | | Fram | Bak | Fram | Bak |
| I | **26 000 | | 34 800 | 12 000 | 22 800 | | |
| II | *11 500 | ~115 | 22 000 | 6 800 | 15 200 | | |
| III | | | | | | | |

* Bilen lastad till totalvikt

** Släpvagnen lastad till ~25 % överlast

Bromsresultat

| Prov | Belastning % | Stoppträcka (m) | | Retardation (m/s ²) | |
|------|--------------|-----------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 | 30 km/h → 0 | 60 km/h → 0 |
| 0 | Tjänstevikt | 6,5 | 21 | 6,8 | 7,0 |
| I | ~115 | 8,0 | 33 | 5,0 | *4,5 |

* Tendens till hjulblockering hos dragbilen och som följd härav tendens till fällknivsverkan. Detta torde dock bero på att släpvagnen hade c:a 25 % överlast vid bromsproven.

Övriga prov och iakttagelser



Allmänna Förlaget

14:—

ALLF 238 71 0
Wiking Lito 7