

Nr 463.

Av herr **Wikström**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 193, med förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930.

För det förslag till ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen, som innefattas i Kungl. Maj:ts proposition nr 193, har ett av 1932 års trafikutredning till Kungl. Maj:t överlämnat, propositionen bilagt förslag legat till grund. I vissa ganska betydelsefulla punkter har dock Kungl. Maj:t frångått trafikutredningens förslag och föreslår bestämmelser av annan både formell och saklig innebörd. Särskilt § 25 motorfordonsförordningen skulle enligt propositionen omredigeras på ett sätt som icke synes undertecknad tillfredsställande.

Vad först den i § 25 mom. 2 föreskrivna *körskyldigheten* beträffar, så skulle enligt Kungl. Maj:ts förslag denna omfatta även lastbilstrafik. Enligt undertecknads mening kunde bestämmelsen om körskyldighet utan olägenhet utgå ur författningen såsom saknande allt praktiskt värde. De fall då en trafikrättsinnehavare utan giltiga skäl vägrar utföra en beställd körning torde vara mycket lätt räknade och i de sällsynta fall sådant förekommer torde det icke möta större svårigheter för bilägaren anföra skäl för avslag som beställaren icke kan kontrollera och därför måste godtaga. I fråga om persontrafiken torde å andra sidan ingen olägenhet följa av att körskyldigheten är inskriven i författningen. Föreskrives däremot sådan skyldighet för godstrafik, räcker det uppenbarligen icke med att den tillståndsgivande myndigheten fastställer maximitaxor, utan det erfordras också någon slags minimitaxa, då det ju vore orimligt fordra att yrkesutövaren skulle vara skyldig frakta ett kilo smör, en mjölkflaska eller ett vedträ vilken väglängd som begärdes »mot fastställd taxa». Det torde bli nödvändigt införa ej blott viss maximikvantitet av gods utan också viss minsta väglängd varan skulle fraktas för att körskyldighet skulle föreligga. Därjämte torde särskilda bestämmelser vara erforderliga för kontraktsbunden s. k. firma- och föreningskörning. Så mycket reglementerande är enligt min mening denna körskyldighet icke värd.

Mom. 3 i samma paragraf fastslår dels rätten att köra utom »trafikområdet» och dels rätten till s. k. returkörning. Det har visat sig ytterst svårt att få dessa bestämmelser så avfattade, att de stävjade vissa påtalade missbruk utan att samtidigt medföra stora hinder för den fullt legitima och nyttiga trafiken. Nuvarande bestämmelser på denna punkt ha varit föremål för många anmärkningar och klagomål såsom varande dels oklara och svårtolkade och dels givande rum för missbruk. Utredningsmännen hava vid utarbetandet av sitt förslag utgått ifrån att det var tre principiella intressen som skulle tillvaratagas, nämligen

1) allmänhetens rätt att själv få välja den bil som bäst tillgodosåge kundens önsknings och behov;

2) trafikutöversens rätt att få utföra varje av honom accepterad beställning samt

3) trafikutöversens skydd mot sådan konkurrens som framkallas, icke av allmänhetens efterfrågan av bilar, utan av trafikutöversnas uppsökande av varandras stationsorter.

För tillgodoseende av dessa önskemål har trafikutredningen i sitt förslag utmönstrat begreppet »trafikområde» (ett begrepp som, när trafikutövers äger rätt att mottaga beställning och köra till vilken ort som helst inom riket, i detta sammanhang närmast är en fiktion) och i stället gjort *stationsorten* till den fasta punkten i systemet.

Sedan bilägaren fått trafiktillstånd med viss stationsort skulle han där äga mottaga beställning och köra till vilken ort som helst inom riket, men efter utförande av beställningen vore han skyldig omedelbart återvända till stationsorten, därvid han emellertid under återfärden ägde befordra personer eller gods »i riktning mot stationsorten».

Det är enkla och klara regler, som lämna minsta möjliga utrymme för misstolkningar och missbruk.

En enda anmärkning, som synes mig vara av någon betydelse, har framställts mot dessa av trafikutredningen föreslagna bestämmelser. Den har gjorts från järnvägarna och gäller rätten till returkörning, i främsta rummet i våd det gäller godstrafiken. Man förmenar att denna rätt till returkörning, isynnerhet om den innebär rätt att upphämta gods ej blott å slutpunkten för resan utan även på olika platser under återvägen, i hög grad skulle gynna den illojala konkurrensen med järnvägarna. Förmodligen har man främst i tankarna den »okynnestrafik» som består uti att reguljära gods- trafiklinjer på långa sträckor anordnas parallellt med järnvägarna. Ett icke ringa antal sådana (exempelvis Malmö—Stockholm) finnas i södra och mellersta delarna av landet, vilka uteslutande taga om hand det högvärdiga och ur järnvägssynpunkt mest önskvärda godset.

Det är utan tvivel önskvärt att bestämmelser komma till stånd, som stävja eller omöjliggöra denna illojala och ur nationalekonomisk synpunkt skadliga trafik. Men utan den grundligare omgestaltning av hela lagstiftningen rörande motortrafiken, som eventuellt kan bli en följd av den pågående utredningen, är det svårt, för att icke säga omöjligt, åstadkomma några tillräckligt restriktiva bestämmelser för den nämnda icke önskvärda trafikens stävjande, utan att dessa samtidigt lägga alltför svåra hinder i vägen även för den »normala» och fullt legitima trafiken. Den av Kungl. Maj:t föreslagna lydelsen av mom. 3 utgör ett gott bevis för det påståendet.

Man måste dock komma ihåg att motortrafiken icke blott konkurrerar med järnvägarna, det finns stora trakter av landet där den *ersätter* järnvägarna, och bestämmelserna få anpassas även med hänsyn till dessa traktens legitima önskemål och behov. I Norrland förekommer det exempelvis i stor utsträckning att försågat virke föres långa vägar med lastbil till när-

maste lastageplats, och detta kan i många fall ske till rimligt pris därför, att bilarna från närmaste stad under återvägen kunna få returfrakt hem till sin orts handlande av mjöl, konstgödsel eller andra varor. Det finns ingen rimlig anledning att i det järnvägsfattiga Norrland lägga hinder i vägen för sådan trafik.

För att i någon mån stävja konkurrensen med järnvägarna har Kungl. Maj:t föreslagit en lydelse av § 25 mom. 3, som, i principiell motsättning till trafikutredningens förslag, innebär, så vitt godstrafiken angår,

1) att allmänheten i princip förhindras att tillgodogöra sig andra bilar än de, som ha färdens utgångs- eller slutpunkt inom sitt trafikområde,

2) att yrkesutövaren i motsvarande utsträckning förhindras emottaga erbjuden körning samt

3) att trafikutövare lämnas utan skydd mot illojal konkurrens av trafikutövare, som uppsöka och söka körning å andra orter än sitt eget trafikområde.

Den av Kungl. Maj:t föreslagna bestämmelsen skulle innebära, att en person, som ämnar flytta från Lidingön till Råsunda, icke fick anlita andra bilar än dem, i vilkas trafikområde endera Lidingön eller Råsunda ingår. Även om någon speciell flyttbil ej finns inom dessa områden, får icke en Stockholmsbil användas. En person, boende å en lantgård utanför en stad, finge icke för transport till närmaste utom staden belägna järnvägsstation beställa en lastbil från staden. Ett mejeri i en småstad, som låter hämta mjölk hos sina leverantörer genom en åkare i staden, måste upphöra härmed. Så snart åkaren hämtat mjölk å en ort måste han nämligen återvända till staden innan han får hämta å nästa. Av bilar i yrkesmässig trafik återstå inga andra att välja på än dem, i vilkas trafikområden samtliga leveransplatser ingå; men som antalet av dylika bilar troligen är starkt begränsat, kunna innehavarna av dessa lätt nog eliminera all verklig konkurrens. En lastautomobil i Sundbyberg får icke skickas till Råsunda med uppdrag att fortsätta till Stockholm utan måste, sedan godset avhämtats i Råsunda, återvända till Sundbyberg. Ej heller får den skickas till Stockholm med uppdrag att på återvägen lämna gods i Råsunda. Exempelen på i praktiken orimliga konsekvenser av denna bestämmelse skulle kunna mångfaldigas. De hava emellertid till förutsättning, att föraren icke har tillstånd till *både* stads- och länstrafik — om sådana fall är ju nämligen i detta stadgande icke fråga.

Verkan av de föreslagna bestämmelserna blir med all sannolikhet, att den yrkesmässiga trafiken finner det ofrånkomligt utrusta sig med trafiktillstånd för varje eventualitet, för vilken den kan tagas i bruk. I långt större utsträckning än vad hittills varit fallet torde man därför få förenade läns- och stadstrafiktillstånd. I längden torde så starka inskränkningar i trafikrättigheterna som de nu föreslagna icke kunna upprätthållas. Och om svårigheterna elimineras genom stark ökning av kombinerade stads- och länstrafikrättigheter, så blir resultatet av utvecklingen så småningom en ännu större rörelsefrihet för bilarna, än den man nu avser att inskränka. Ett stort antal

»dubbelrättigheter» äro för övrigt även ur andra synpunkter mindre önskvärda.

Ett så svävande begrepp som »ort» bör lämpligen icke användas för bestämmande av kärnpunkten, omfattningen av hämningsrätten. En varuuppköpare i Södertälje torde icke kunna skicka en åkare från staden att på en gång hämta gods i Huddinge och Tullinge; dessa samhällen, belägna i skilda socknar, måste väl betraktas som skilda orter. Däremot torde intet hinder föreligga att låta samma åkare på en gång hämta gods i Älvsjö, Liljeholmen och på skilda ställen inom Brännkyrka, Bromma och den egentliga staden, då de väl få anses inbegripna i orten Stockholm.

Mot av trafikutredningen föreslagna formuleringen av § 25 mom. 3 har anmärkts, att orden »av honom» skulle omöjliggöra mottagande av beställning genom hustru eller annan familjemedlem, när trafikutövaren själv vistades ute eller vore bortrest, vilket kunde vara olägligt för både bilägaren och kunderna. Anmärkningen kan vara befogad, och jag hemställer därför att de nämnda orden utgå. Mot förslaget, att i de skärpta bestämmelserna för bilutlåning även lastbilar inbegripes, är intet att invända, för så vitt utlåningsrörelse för lastbilar förekommer, vilket icke för mig är känt.

I stort sett anser jag att det av 1932 års trafikutredning utarbetade förslaget och särskilt beträffande § 25 i huvudsak bör antagas. Skulle riksdagen icke anse sig kunna antaga detta förslag, är det enligt min mening avgjort bättre att § 25, i väntan på utredningens slutförande, får kvarstå i sin nuvarande lydelse, än att antaga propositionens formulering av paragrafen i fråga.

På grund av det anförda hemställer jag,

att riksdagen måtte bifalla Kungl. Maj:ts proposition nr 193 med den ändring, att § 25 i motorfordonsförordningen erhåller den lydelse som föreslås i ett propositionen bifogat förslag av 1932 års trafikutredning, med uteslutande dock i mom. 3 av orden »av honom».

Stockholm den 22 mars 1933.

Ant. Wikström.