Nr 31.

Ankom till riksdagens kansli den 19 maj 1933 kl. 4 e. m.

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284), dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 11 mars 1933 till riksdagen avlämnad proposition, nr 193, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, anhållit om riksdagens yttrande över följande förslag till

Förordning
om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284).

Härigenom förordnas, dels att 5 § 3 mom., 21 § 1 mom., 22 § 11 mom., 24 § 2 mom., 25 §, 26 § 2 mom., 27 §, 28 § 1 mom., 40 § 1 mom., 42 §, 43 § 1 mom. samt 44, 48 och 55 §§ motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 skola hava den ändrade lydelse, som framgår av följande, dels ock att i förordningen skall efter 29 § upptagas — under rubriken »Särskilda föreskrifter om uthyrningsrörelse» — en ny paragraf, betecknad 29 a §.

5 §.

3 mom. Beträffande periodisk efterbesiktning av automobil, som användes i yrkesmässig trafik eller i uthyrningsrörelse, stadgas i 27 § 5 mom. och i 29 a § 4 mom.

21 §.

1 mom. Under färd skall å automobil föras

a) igenkänningsmärken, — — — och besiktningsmärken;

b) å — — — automobilens maximilast;

c) då mörker råder, minst två lyktor framtill, visande vitt, blåvitt eller gult sken, av vilka två skola vara anbragta å samma höjd, en å vardera sidan, samt hava tillräckligt starkt sken, för att automobilen skall kunna framföras på ett betryggande sätt, ävensom en lykta baktill, som med vitt sken så belyser det å automobilen anbragta bakre igenkänningsmärket eller besiktningsskylten, att de lätt kunna avläsas, samt visar rött ljus bakåt.

22 §.

11 mom. Vad i — — — brandväsendets räkning.

Ej heller skall vad i 10 mom. är stadgat gälla, då till automobil kopplats släpvagn, som uteslutande användes för brandväsendets räkning.

Under mörker skall släpvagn, som i första stycket avses, baktill vara försedd med lykta, som visar rött ljus bakåt, eller med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken. Reflexanordning skall vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

24 §.

2 mom. Tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka eller att eljest regelbundet bedriva yrkesmässig trafik mellan vissa orter *(linjetrafik)* meddelas av länsstyrelsen i det eller de län, där trafiken skall äga rum.

Ansökan om trafiktillstånd avseende linjetrafik inom mer än ett län skall inlämnas till länsstyrelsen i det län, varest längsta delen av ifrågakommande vägsträckor är belägen.

25 §.

1 mom. Vid meddelande — — — stationerad *(stationsort)*.

För automobil — — — staden stationsort.

Såsom stationsort för automobil, vilken brukas i länstrafik, må ej bestämmas stad, varest ej automobilen tillika brukas i stadstrafik.

2 mom. Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik vare, såvida icke naturhinder föreligger eller eljest giltigt skäl för vägran är för handen, skyldig att på anfordran utföra körning inom det område, trafiktillståndet avser *(trafikområde)*, dock må, där så av särskilda omständigheter påkallas, myndighet, som meddelat tillståndet, helt eller delvis medgiva befrielse från dylik skyldighet.

3 mom. Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik äger att i anledning av beställning, som emottagits å ort inom trafikområdet, utföra körning från sådan ort jämväl till ort utom detsamma; dock att vid godstrafik gods icke må avhämtas utom trafikområdet annat än för befordran till ort inom detsamma, och må vid sådan körning gods ej heller avhämtas å mera än en utom trafikområdet belägen ort.

4 mom. Har automobil — — — till stationsorten.

5 mom. Har körning avslutats å ort utom trafikområdet, må automobilen å sådan ort tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet; dock må vid godstrafik automobilen endast å förstnämnda ort tagas i bruk för dylik körning.

26 §.

2 mom. Ansökan om trafiktillstånd avseende linjetrafik skall, utöver vad i 1 mom. angives, innehålla uppgifter om den vägsträcka, varå trafiken skall äga rum, eller om de orter, mellan vilka trafiken skall bedrivas, samt huruvida trafiken skall omfatta persontrafik eller godstrafik eller bådadera, även-

som huru trafiken i övrigt skall anordnas och bedrivas, och om den taxa för befordringen, som önskas fastställd.

Ansökan om — — — ifrågasatta trafiken.

27 §.

1 mom. Över ansökan om tillstånd till linjetrafik skall länsstyrelse ej mindre höra vederbörande vägstyrelse och polismyndighet samt järnvägsföretag eller annat trafikföretag, som beröres av den ifrågasatta trafiken, än även, om förhållandena därtill föranleda, vid utlyst sammanträde eller i annan lämplig ordning lämna vederbörande väghållningsskyldiga och andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig.

När tillstånd till stads- eller länstrafik sökes, skall myndighet, som har att meddela trafiktillstånd, genom tillkännagivande i tidning, som på förhand bestämts, bereda trafikföretag, vilka beröras av den ifrågasatta trafiken, så ock andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig över ansökningen. Kostnaderna för dylikt tillkännagivande skola gäldas av sökanden.

Över ansökan om tillstånd till länstrafik skall länsstyrelse jämväl höra polismyndigheten i den ort, varest automobil, som kommer att användas i trafiken, avses skola hava sin stationsort.

Det åligger polismyndighet i stad att före den 1 december varje år meddela länsstyrelsen uppgift om tidning, i vilken tillkännagivanden angående ansökningar om tillstånd till stadstrafik komma att under nästföljande år införas. Dylik uppgift ävensom motsvarande uppgift å tidning, i vilken ansökningar om tillstånd till länstrafik komma att tillkännagivas, skall intagas i länskungörelserna under senare hälften av sagda månad.

Finnes uppenbart, att ansökan om trafiktillstånd ej bör beviljas, må densamma utan hinder av vad här föreskrivits genast avslås.

2 mom. Ej må trafiktillstånd meddelas, därest ej den ifrågasatta trafiken finnes behövlig med hänsyn till redan befintliga trafikföretag samt i övrigt lämplig.

Trafiktillstånd skall upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. I fråga om linjetrafik skall därvid, såvida ej särskilda skäl till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka.

3 mom. Av länsstyrelses beslut, varigenom tillstånd till linjetrafik meddelats eller sådant tillstånd återkallats, skall avskrift tillställas vederbörande vägstyrelse och polismyndighet ävensom, där ej trafiken i sin helhet bedrives inom stads område, vederbörande statspolisavdelnings föreståndare. Om beslut rörande tillstånd till linjetrafik skall meddelande intagas i tidning i orten; skolande kostnaderna härför gäldas av sökanden.

Avskrift av länsstyrelses beslut, varigenom tillstånd till länstrafik meddelats eller sådant tillstånd återkallats, skall tillställas polismyndigheten i den ort, varest automobil, som användes i trafiken, har sin stationsort, ävensom föreståndaren för vederbörande statspolisavdelning.

Beslut, varigenom tillstånd till stadstrafik meddelats eller sådant tillstånd återkallats, skall i avskrift tillställas vederbörande länsstyrelse. Dylikt be-

slut skall jämväl delgivas föreståndaren för vederbörande statspolisavdelning.

Om meddelat trafiktillstånd, innefattande jämväl uppgift om den eller de automobiler, som äro godkända för trafiken, så ock om härutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelse eller annan myndighet, som meddelat tillståndet, lämna vederbörande besiktningsman underrättelse.

Länsstyrelse skall föra förteckning över de trafiktillstånd, som meddelats av länsstyrelsen eller polismyndigheten i stad inom länet. Förteckningen skall föras särskilt för tillstånd till linjetrafik, särskilt för tillstånd till länstrafik och särskilt för tillstånd till stadstrafik. Då trafiktillstånd återkallats, skall detta i förteckningen anmärkas.

4 mom. Automobil må — — — med fordonet.

Ej må — — — försäkringsplikten fullgjorts.

Godkännande eller — — — myndighet återkallas.

5 mom. För utrönande — — — fall, typintyg.

Besiktningsmannen skall — — — besiktningen verkställts.

Befinnes vid — — — sin hemort.

Angående skyldighet — — — 10 § 4 mom.

Har trafiktillståndet — — — besiktningen verkställts.

De i — — — meddelat trafiktillståndet.

6 mom. Länsstyrelse äger — — — ordet »Trafikbil».

Där så finnes påkallat, äger länsstyrelse jämväl föreskriva, att personomnibus, som brukas i linjetrafik, skall vara försedd med förbandslåda av modell, som fastställts av medicinalstyrelsen.

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

Myndighet, som har att meddela trafiktillstånd, äger föreskriva ytterligare begränsning av arbetstiden. Sådan föreskrift skall intagas i trafiktillståndet.

8 mom. Till varje automobil, som brukas i stads- eller länstrafik, vilken icke endast avser befordran av personer, skall av tillståndshavaren anskaffas särskild bok för anteckning om de körningar, som med automobilen utföras *(trafikbok)*. Närmare bestämmelser om trafikboks beskaffenhet och om de uppgifter, som skola däri införas, meddelas av Konungen. Trafikboken föres av föraren.

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

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

28 §.

1 mom. Vid linjetrafik — — — (nr 22) angiver.

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

Över förslag — — — landsting deltager.

Särskilda föreskrifter om uthyrningsrörelse.

29 a §.

1 mom. Den, som vill yrkesmässigt uthyra automobil utan att förare ställes till förfogande *(uthyrningsrörelse)*, skall därtill söka tillstånd av länsstyrelsen i det län, där ort, varest rörelsen skall bedrivas, är belägen.

Ansökan om dylikt tillstånd skall innehålla uppgift om sagda ort ävensom om den eller de automobiler, som äro avsedda att användas i rörelsen, och skola i övrigt föreskrifterna i 26 § 1 mom. i tillämpliga delar gälla.

2 mom. Automobil må icke användas i uthyrningsrörelse utan att vara därför godkänd av länsstyrelsen. Då godkännande sökes, skall företes intyg av besiktningsman, att automobilen är lämplig för uthyrningsrörelse, varjämte skall visas, att försäkringsplikten fullgjorts.

3 mom. Tillstånd eller godkännande, varom i 1 och 2 mom. sägs, kan, när anledning därtill förekommer, återkallas av länsstyrelsen.

4 mom. Automobil, som användes i uthyrningsrörelse, skall för det ändamål, varom i 27 § 5 mom. första stycket förmäles, sist inom sex månader efter närmast föregående besiktning uppvisas för där angiven besiktningsman. Därvid skall företes det för automobilen senast utfärdade besiktningsinstrument eller, i förekommande fall, typintyg.

Föreskrifterna i 27 § 5 mom. andra—femte styckena skola äga motsvarande tillämplighet i fråga om automobil, som användes i uthyrningsrörelse.

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

40 §.

1 mom. Framföres automobil — — — må framföras,

eller brukas — — — meddelade föreskrifter,

eller befordras — — — fastställda maximilasten,

eller brytes mot föreskrifterna i 5 § 1 mom., 21 § 1 mom. a) och c), 2 och 3 mom. andra stycket, 4 och 6 mom., 22 § 8 mom. första och andra styckena samt 11 mom. tredje stycket, 27 § 5 mom. första stycket, 29 a § 4 mom. första stycket eller 37 § 1 mom. sista stycket eller mot föreskrift, som meddelats med stöd av 2 § 6 mom.,

straffes den — — — femhundra kronor.

Till enahanda — — — 34 § förmäles.

Har automobils — — — å fordonet.

42 §.

Med böter från och med tio till och med tvåhundra kronor straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 8 § 3 mom. sista stycket, 15 § 1 mom. fjärde stycket eller 3 mom. fjärde stycket, 21 § 1 mom. b), 3 mom. första stycket, 5, 7, 8, 9 eller 10 mom., 22 § 3 mom. näst sista stycket, 7 mom. samt 8 mom. tredje stycket, 27 § 8 mom. andra stycket, 28 § 3 mom., 29 § 6 mom. andra stycket eller 7 mom., 30 § 6 mom. eller 37 § 1 mom. näst sista stycket.

Till enahanda — — — 34 § förmäles.

Visar den — — — ansvar fri.

Till straff — — — av polismyndighet.

43 §.

1 mom. Sökes ej inom föreskriven tid registrering, på sätt i 9 § 2 mom. och 22 § 5 mom. är stadgat, av automobil eller motorcykel, varom i 34 § sägs, eller släpvagn eller underlåter eljest någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till automobilregistret eller hos myndighet, som meddelat trafiktillstånd eller tillstånd till uthyrningsrörelse, sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, böte den, vilken registrerings- eller anmälningsskyldigheten åligger, där han ej tillika gjort sig förfallen till ansvar jämlikt 38 § 1 mom., från och med tio till och med femhundra kronor.

Underlåter någon, — — — sin skyldighet.

44 §.

1 mom. Utövar någon utan tillstånd yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller bedriver någon linje-, stads- eller länstrafik eller trafik med traktortåg, utan att vara berättigad till sådan trafik, varom fråga är, böte från och med femtio till och med femhundra kronor.

Är på — — — fall tillämpas.

Uraktlåter någon, som innehar tillstånd till stadstrafik eller länstrafik, att fullgöra skyldighet, som enligt 25 § 2 mom. åligger honom, straffes som i första stycket sägs.

2 mom. Brukas i yrkesmässig trafik automobil eller släpvagn, som ej är godkänd för sådan trafik, eller användes tillkopplad släpvagn i sådan trafik utan medgivande, som i 27 § 4 mom. sägs, eller brukas i traktortåg ingående motorredskap eller släpvagn utan att vara godkänt för sådan trafik, eller brukas i uthyrningsrörelse automobil, som ej är godkänd för sådan rörelse, straffes den, som utövar trafiken eller rörelsen med böter från och med tio till och med femhundra kronor.

Ägde föraren — — — nyss sagts.

3 mom. Fordras vid — — — femhundra kronor.

Till samma straff vare den förfallen, som bryter mot stadgandet i 25 § 4 mom. eller föreskrifterna i 27 § 7 mom. första stycket.

Uraktlåter förare att i trafikbok införa vederbörliga anteckningar, straffes som i första stycket sägs.

48 §.

De för — — — här avses.

Enahanda grunder skola tillämpas jämväl i fråga om ansvar, som enligt 44 § skall ådömas innehavare av tillstånd till utövande av yrkesmässig trafik eller till trafik med traktortåg eller till uthyrningsrörelse.

55 §.

Emot beslut, som på grund av denna förordning meddelas av länsstyrelse eller av polismyndighet, må besvär anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gälle beslutet, där det ej avser tillstånd till yrkesmässig trafik, utan hinder av besvär till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bliva vederbörligen förordnat. Beslut om tillstånd, varom nyss sagts, vare ej gällande, förrän beslutet vunnit laga kraft eller, där besvär däremot anförts, beslutet blivit slutligen fastställt.

Beslut, varigenom tillstånd till yrkesmässig trafik meddelats, skall anses hava kommit klaganden till del den dag, då beslutet tillkännagivits genom anslag i länsstyrelsens eller polismyndighetens lokal. Sådant tillkännagivande bör ske inom åtta dagar från beslutets dag.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1933, dock att uthyrningsrörelse, som sistnämnda dag bedrives, må utan hinder av vad i 29 a § stadgas fortsättas intill den 1 oktober 1933.

Genom denna förordning upphäves kungörelsen den 20 maj 1932 (nr 124) om arbetstiden i vissa fall för i yrkesmässig automobiltrafik tjänstgörande förare.

I sammanhang med berörda proposition har utskottet till behandling förehaft dels tre före propositionens avlämnande inom första kammaren väckta motioner, nämligen nr 22 och 34 av herr *Nylander* samt nr 157 av herr *Rosén m. fl.*, dels en före propositionens avlämnande inom andra kammaren av herr *Nilsson* i Göteborg *m. fl.* väckt motion nr 308, dels ock två i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen nr 291 i första kammaren av herr *Johan Bernhard Johansson* och nr 463 i andra kammaren av herr *Wikström*.

Motionerna I: 22, I: 34 och I: 157 hava av första kammaren först hänvisats till dess andra tillfälliga utskott. Motionen II: 308 har av andra kammaren först hänvisats till dess tredje tillfälliga utskott. Sedan nämnda två utskott återlämnat respektive motioner till kamrarna, hava motionerna hänskjutits till behandling av lagutskott.

Beträffande grunderna för de i propositionen innefattade förslagen får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till propositionen.

För de i motionerna framställda yrkandena kommer redogörelse att lämnas

vid behandlingen av de särskilda paragrafer i förslaget, i fråga om vilka i motionerna yrkanden blivit framställda. Beträffande de skäl, som motionärerna åberopat till stöd för sina yrkanden, får utskottet, i den mån uppgifter därom icke komma att inflyta i förevarande utlåtande, hänvisa till motionerna.

Över motionen II: 308 — vilken är likalydande med motionen I: 157 — har andra kammarens tredje tillfälliga utskott, i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver, begärt yttrande av överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser, varjämte samma utskott lämnat Svenska stadsförbundet och Svenska spårvägsföreningen tillfälle att yttra sig över motionen. De yttranden, som i anledning härav avgivits till nämnda tillfälliga utskott, hava av detsamma överlämnats till andra lagutskottet. En sammanfattning av innehållet i dessa yttranden kommer att lämnas här nedan.

I skrivelser till utskottet hava Sveriges droskbilägares riksförbund, Sveriges trafikbilägares riksförbund, Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund, Sveriges omnibusägares riksförbund, Svenska pappersbruksföreningen, Kungl. automobilklubben, Sveriges grossistförbund och Sveriges köpmannaförbund anfört vissa synpunkter och önskemål rörande föreliggande förslag till ändringar av motorfordonsförordningen.

Gällande motorfordonsförordning är utfärdad den 20 juni 1930 (nr 284), sedan riksdagen avgivit yttrande (skrivelse nr 359) över förslag i ämnet, som nämnda år framlades i propositionen nr 121. Vissa ändringar i nämnda förordning hava vidtagits enligt förordningar den 29 maj 1931 (nr 135), den 12 juni 1931 (nr 253) och den 17 juni 1932 (nr 233).

Riksdagens år 1931 församlade revisorer framhöllo i sin berättelse om granskning av riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning för tiden 1 juli 1930—30 juni 1931 (sid. 163—165), i samband med visst uttalande angående statens utlåning till enskilda järnvägsaktiebolag, önskvärdheten av att en allsidig undersökning snarast vidtoges angående lämpligheten av åtgärder för reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken.

1932 års riksdag, som i samband med revisorernas yttrande till behandling upptog tre motioner (I: 63, II: 315 och II: 316), i vilka jämväl utredningsyrkanden i samma riktning framställts, beslöt, i huvudsaklig överensstämmelse med vad bankoutskottet i utlåtande nr 59 hemställt, i skrivelse (nr 364) hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart jämte därmed sammanhängande spörsmål samt därefter vidtaga de åtgärder och, i den mån riksdagens medverkan prövades erforderlig, för riksdagen framlägga de förslag, till vilka utredningen kunde föranleda.

I skrivelsen framhöll riksdagen, bland annat, att det vore helt naturligt, att bilismens snabba genombrott i vårt land icke kunnat ske utan friktioner med de äldre trafikmedlen till lands och sjöss samt att brytningen mellan nytt och

gammalt på samfärdselns område måst aktualisera en mängd problem av ingripande betydelse icke blott för de därav närmast berörda trafikföretagen utan även för samhället i dess helhet. Ehuru några bestämda direktiv för den utredning, varom riksdagen hemställde, icke kunde eller borde angivas, ville riksdagen icke underlåta att giva uttryck åt vissa allmänna synpunkter av huvudsakligen principiell innebörd. Härutinnan anfördes bl. a., att då kommunikationsmedlen vore avsedda att tjäna samhället i dess helhet och icke finge anses vara självändamål, borde enligt riksdagens mening statens kommunikationspolitik syfta till att främja utvecklingen av sunda och för samhällslivet gagneliga kommunikationsorgan. Riksdagen hyste för sin del starka betänkligheter mot en allmän, tvångsvis ordnad uppdelning av transportmängden på olika slag av transportföretag. Samhällets intressen torde i regel, och i den mån allmänna samhällsekonomiska skäl ej betingade undantag, vara bäst betjänta med en sådan fri tävlan mellan de olika transportmedlen, att desamma erhölle den användning, för vilken deras naturliga förutsättningar och företräden gjorde dem mest ändamålsenliga. Detta gällde emellertid endast under den uttryckliga förutsättningen, att de fördelar, vilka ernåddes genom en viss trafik, verkligen vilade på varaktig ekonomisk grund. En av utredningens uppgifter bleve därför att ådagalägga, i vad mån osund konkurrens vore för handen, samt att utfinna botemedel däremot.

Vidare anförde riksdagen:

Av i ärendet föreliggande handlingar hade synts framgå, att den osunda konkurrensen mellan olika trafikföretag skärpts genom den starka stegring av antalet biltrafikrättigheter, särskilt för lasttrafik, som ägt rum under de senare åren, samt genom att lämnade tillstånd utnyttjats på ett annat sätt än från början torde hava varit avsett, ävensom att dessa omständigheter vore en viktig orsak till vissa nu rådande mindre tillfredsställande förhållanden. Därest transportorganisationen genom bilföretagens snabba tillväxt blivit för stor i förhållande till transportbehovet, syntes åtgärder böra vidtagas för utjämning av trafikrättigheternas antal till rimligare proportioner. För vinnande av detta syfte torde, på sätt från olika håll föreslagits, strängare regler för beviljande av trafiktillstånd böra övervägas, dock utan att därigenom tendenser till monopolbildning eller handel med trafikrättigheter befrämjades.

Med avseende å de sist berörda spörsmålen ville det synas, som om den av riksdagen förordade utredningen i första hand borde till omedelbar prövning upptaga frågan om tillämpningen av motorfordonsförordningens bestämmelser beträffande beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik. Därvid borde undersökas, dels huruvida begränsning av befintliga tillstånd till yrkesmässig trafik erfordrades, dels ock vilka åtgärder, som kunde påkallas för ernående av en mera effektiv prövning av ansökningar om nya sådana tillstånd. Till den del nödiga bestämmelser därutinnan kunde utan prövning av riksdagen vidtagas på administrativ väg, borde frågan om dylika bestämmelser av Kungl. Maj:t upptagas till skyndsam prövning. I den mån ändring av motorfordonsförordningen i förevarande syfte erfordrades och ansågs kräva riksdagens medverkan, förutsatte riksdagen, att dylika spörsmål likaledes gjordes till föremål för fristående behandling snarast möjligt. Jämväl borde frågan om åtgärder för ett noggrannare iakttagande av motorfor-

donsförordningens föreskrifter om maximihastighet, maximibelastning, arbetstidens längd för bilförare m. m. göras till föremål för övervägande i detta sammanhang.

Den 30 juni 1932 anmäldes riksdagens skrivelse i statsrådet. *Föredragande departementschefen, statsrådet Jeppsson,* förklarade sig därvid tillstyrka den begärda utredningen. Därvid borde, på sätt riksdagen föreslagit, i första hand till omedelbar prövning upptagas frågan om tillämpningen av vissa föreskrifter i motorfordonsförordningen.

I enlighet med bemyndigande av Kungl. Maj:t sistnämnda dag tillkallade departementschefen landshövdingen A. W. T. von Sneidern (ordförande) samt ledamöterna av riksdagen herrar Johan Bernhard Johansson och Wikström såsom utredningsmän.

Utredningsmännen, som antagit benämningen *1932 års trafikutredning,* hava i enlighet med åt dem givna direktiv i första hand inriktat sitt arbete på en undersökning av tillämpningen av vissa bestämmelser i motorfordonsförordningen m. m. Sedan de genom utsända frågeformulär inhämtat länsstyrelsernas uppfattning i förevarande ämne ävensom samrått med representanter för olika organisationer av yrkesutövare inom den yrkesmässiga automobiltrafiken, hava de med skrivelse den 22 december 1932 avlämnat betänkande med förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen.

Yttranden över trafikutredningens förslag hava infordrats från åtskilliga myndigheter, varjämte vissa sammanslutningar av trafikutövare med flera beretts tillfälle att yttra sig över detsamma.

På grundval av vad sålunda förekommit har därefter inom kommunikationsdepartementet utarbetats den nu föreliggande propositionen. I densamma hava jämväl, utöver vad förut berörts, till behandling upptagits vissa spörsmål om ändrade bestämmelser i några andra, automobiltrafiken berörande hänseenden, varom framställningar från flera håll inkommit till Kungl. Maj:t.

Utskottet. Det föreliggande förslaget till ändringar i motorfordonsförordningens bestämmelser innefattar, såsom departementschefen flerstädes i propositionen framhållit, icke någon slutgiltig lösning av de problem, beträffande vilka 1932 års trafikutredning fått sig förelagt att verkställa utredning. I avvaktan på resultatet av trafikutredningens fortsatta arbete, vilket kan beräknas komma att pågå ännu åtskillig tid, har emellertid departementschefen ansett, att i överensstämmelse med riksdagens mening vissa åtgärder omedelbart böra vidtagas för att undanröja de mest påtagliga av de olägenheter, som enligt hans åsikt äro en följd av gällande lagstiftning på området. Utskottet ansluter sig till denna departementschefens uppfattning. Det förslag till ändringar i motorfordonsförordningen, över vilket riksdagens yttrande nu begäres, finner utskottet tillfredsställande, och de i detsamma upptagna bestämmelserna — med allenast viss framflyttning av tiden för den nya förordningens ikraftträdande — böra enligt utskottets mening inflyta i motorfordonsförordningen.

Vid granskning av förslagets detaljer och de i ämnet väckta motionerna har utskottet icke funnit anledning till erinran i andra än nedan omförmälda hänseenden.

21 § 1 mom. c).

Enligt detta författningsrums nuvarande lydelse skall, då mörker råder, under färd å automobil framtill föras två tända lyktor å samma höjd, en å vardera sidan, med vitt sken. Stadgandet synes i några fall hava tolkats så, att det skulle vara förbjudet att föra flera än två tända lyktor framtill å en automobil. Vad färgen å lyktornas sken beträffar lärer erfarenheten hava givit vid handen, att gult och blåvitt sken under vissa förhållanden är lämpligare som automobillyse än vitt sken.

I motionen I: 22 av herr *Nylander* har hemställts om sådan ändring i gällande bestämmelser, att minst två lyktor framtill skola föreskrivas samt att gult eller gulvitt ljus skall jämställas med vitt.

Det av Kungl. Maj:t föreslagna stadgandet, enligt vilket även de i motionen framställda önskemålen bliva tillgodosedda, vill utskottet tillstyrka. Utskottet ifrågasätter, huruvida icke lämpligen bestämmelser av enahanda innebörd som de i förevarande punkt föreslagna böra införas jämväl i fråga om belysning å traktortåg, varom stadgas i 37 § 1 mom. sista stycket, samt stadganden att med vitt sken må jämställas blåvitt eller gult sken böra upptagas i 34 § sjätte stycket, 35 § tredje stycket och 36 § 1 mom. andra stycket. *Utskottet.*

22 § 11 mom.

I förevarande moment, varest förekomma vissa särskilda bestämmelser om släpvagnar, som vid eldfara användas för brandväsendets räkning, föreslås i propositionen ett stadgande av innehåll, att de allmänna hastighetsbestämmelser, som i 10 mom. av samma paragraf givits för automobiler med olika slag av släpvagnar, icke skola hava avseende å automobil, vartill kopplats släpvagn, som uteslutande användes för brandväsendets räkning.

I sin motion I: 34 har herr *Nylander* hemställt, att givna föreskrifter i fråga om körhastighet överhuvud icke skola gälla beträffande automobil med släpvagn, som användes för brandväsendets räkning.

Utskottet ansluter sig till departementschefens åsikt att fri hastighet icke kan medgivas för brandfordon, vartill kopplats andra släpvagnar än sådana, som uteslutande användas för brandväsendets räkning. *Utskottet.*

I motionen I: 34 har framställts jämväl det förslaget, att i motorfordonsförordningen skulle införas bestämmelse därom, att den cinnoberröda färg, som blivit allmänt vedertagen såsom utmärkelsetecken för brandfordon, borde dels göras obligatorisk för dessa fordon dels ock vara för andra slags fordon förbjuden. Vid införandet av ett stadgande av angivet innehåll borde emellertid en längre övergångstid, förslagsvis tre år, fastställas.

Departementschefen har i propositionen berört jämväl det förevarande spörsmålet och därvid förklarat, att särskilda föreskrifter med avseende å färgen å brandfordon icke torde vara erforderliga.

Utskottet. Utskottet delar departementschefens uppfattning i föreliggande fråga och avstyrker därför motionen i denna del.

24 § 2 mom.

Enligt gällande förordning definieras linjetrafik såsom »yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka».

Under förarbetena till 1930 års förordning behandlades bl. a. ett förslag, att linjetrafik måtte bestämmas såsom »regelbunden yrkesmässig trafik mellan vissa orter». Förslaget motiverades därmed, att man för framtiden syntes hava att i större utsträckning än dittills förvänta godstrafik, som måhända ej hölle fullt bestämd turlista eller följde fullt bestämd vägsträcka, men ändock avsåge att på ett regelbundet sätt besörja vissa bestämmelseorters varuutbyte.

1927 års motorfordonssakkunniga, som verkställde nyssnämnda förarbeten, avstyrkte förslaget.

I en framställning, som behandlats av 1932 års trafikutredning, hemställde *länsstyrelsen i Malmöhus län* om samma bestämning av begreppet linjetrafik som den senast omförmälda. Med det täta vägnät, som funnes i länet, förelåge möjlighet att bedriva faktisk linjetrafik, som emellertid ej fölle under lagens bestämmelser för sådan trafik, enär smärre avvikelser från den vanligen använda vägsträckan gjordes. *Trafikutredningen* anförde emellertid, att tillräcklig anledning till ändring av gällande bestämmelser ej förefunnes.

Departementschefen anser det påkallat, att de särskilda bestämmelser och villkor, som nu gälla beträffande linjetrafik, kunna tillämpas jämväl med avseende å den automobiltrafik, som, i stort sett ohämmad, regelbundet bedrives mellan vissa orter. En sådan tillämpning utgjorde också ett led i åtgärderna att söka åstadkomma en sund reglering av konkurrensen mellan den yrkesmässiga automobiltrafiken och järnvägstrafiken. Departementschefen föreslår därför sådan avfattning av 24 § 2 mom., att under begreppet linjetrafik faller ej endast trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka utan jämväl trafik, som regelbundet bedrives mellan vissa orter, även om densamma framgår å olika vägsträckor.

Utskottet. Den ändrade innebörd av begreppet linjetrafik, som i propositionen föreslagits, synes icke komma att få nämndvärd betydelse för den lojala trafiken. Däremot synes den lämna ökad möjlighet att beivra den maskerade linjetrafik, som nu flerstädes utövas. Med hänsyn härtill tillstyrker utskottet den föreslagna förändringen av definitionen å linjetrafik.

I detta sammanhang har inom utskottet diskuterats ett linjetrafiken berörande särskilt spörsmål. Flerstädes förekommer det, att ett antal lantbrukare

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

Vid behandlingen av 24 § har utskottet upptagit till avgörande de yrkanden, som framställts i de likalydande motionerna I: 157 av herr *Rosén m. fl.* och II: 308 av herr *Nilsson* i Göteborg *m. fl.* Motionärerna hemställa, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning, i samband med 1932 års trafikutredning eller annorledes, av frågan om och på vad sätt ett avgörande inflytande måtte beredas den kommunala förvaltningsmyndigheten i stad vid beviljandet av tillstånd till linjetrafik inom stadens planlagda område.

I motionerna framhålles bl. a. att, ehuru de kommunala förvaltningsmyndigheterna ofta äro på det närmaste berörda och i sina uppgifter beroende av meddelade tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik, framför allt i fråga om linjetrafik, som bedrives uteslutande inom stads planlagda område, dessa myndigheter icke tillerkänts något nämnvärt inflytande på tillståndsgivningen. Det funnes ingenstädes uttryckligen stadgat, att länsstyrelse över ansökan om tillstånd till linjetrafik å stads gator skulle höra vederbörande stadsfullmäktige, än mindre att stadsfullmäktiges medgivande erfordrades för att anordna sådan trafik. Särskilda olägenheter, även av ekonomisk innebörd, kunde uppstå i de fall, då stad bedreve linjetrafik å gatorna inom sitt planlagda område genom eget trafikverk, med vilket nya av länsstyrelsen koncessionerade privata företag lätt råkade i konkurrensförhållande. Motionärerna föresloge därför — utan att föregripa den föreslagna utredningen — att 24 § i motorfordonsförordningen kompletterades med en bestämmelse, som inrymde åt den kommunala förvaltningsmyndigheten, i varje fall i städer med större territoriell utsträckning, nödigt inflytande på beviljandet av rättigheter till att utöva linjetrafik inom det planlagda området. Om det icke läte sig göra att överflytta befogenheten i fråga på stadsfullmäktige, torde det i alla händelser böra stadgas, att sådant trafiktillstånd icke borde beviljas utan stadsfullmäktiges medgivande.

I yttranden, som avgivits över motionärernas förslag, avstyrkes den föreslagna utredningen av överståthållarämbetet och 16 länsstyrelser. Tre länsstyrelser — i Södermanlands, Gotlands och Älvsborgs län — ifrågasätta, att beslutanderätt rörande linjetrafik, som uteslutande bedrives inom stads område, skall kunna överflyttas till myndighet i stad. Utredning tillstyrkes av länsstyrelsen i Hallands län. Jämväl länsstyrelsen i Västmanlands län tillstyrker utredning men framhåller önskvärdheten av att därvid skillnad icke göres mellan stads planlagda och icke planlagda område. Sistnämnda synpunkt anföres även av länsstyrelsen i Gävleborgs län, som i likhet med länsstyrelsen i Västernorrlands län förklarar, att den icke vill motsätta sig en utredning. Länsstyrelsen i Kopparbergs län tillstyrker en förutsättningslös utredning. — De flesta länsstyrelserna framhålla, att redan nu, utan att direkta föreskrifter därom äro givna, de kommunala förvaltningsmyndigheternas yttrande plägar inhämtas, innan beslut rörande sökt linjetrafiktillstånd, som berör staden, fattas. Överståthållarämbetet och 7 länsstyrelser förklara sig ej ha något att erinra mot en föreskrift, att stadsmyndighet ovillkorligen skall höras, innan beslut i tillståndsfråga av nu förevarande slag meddelas. — Svenska stadsförbundet och Svenska spårvägsföreningen, som lämnats tillfälle att avgiva yttrande, tillstyrka utredning.

Utskottet. Vid behandling av en ansökan om tillstånd till linjetrafik, som berör en stads planlagda område, torde det gälla att skilja mellan ett antal mot varandra stridande intressen. Staden själv är därvid mången gång part i målet och bör såsom sådan icke tillerkännas rätten att träffa avgörandet. Utskottet anser sig därför icke kunna biträda motionärernas uppfattning, att den kommunala förvaltningsmyndigheten bör beredas »avgörande inflytande» i det hänseende, varom nu är fråga. Däremot vill utskottet ifrågasätta, huruvida det icke vore lämpligt, att sistnämnda myndighet tillerkändes större inflytande härutinnan än som för närvarande är fallet. Utskottet tillstyrker därför en utredning av frågan och om på vad sätt ett ökat inflytande kan beredas den kommunala förvaltningsmyndigheten i stad vid beviljande av tillstånd till linjetrafik inom stadens planlagda område.

Allmänna synpunkter beträffande 25 §.

Vid trafikutredningens den 22 december 1932 avgivna betänkande fanns fogat ett förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen. Enligt detta förslag skulle 25 § erhålla följande lydelse:

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

2 mom. Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik för befordran av personer vare, såvida icke naturhinder föreligger eller eljest giltigt skäl för vägran är för handen, skyldig att på anfordran utföra körning inom ett område, som i samband med meddelande av trafiktillstånd fastställes av den myndighet, som meddelat tillståndet, dock må, där så av särskilda omständig-

heter påkallas, nämnda myndighet helt eller delvis medgiva befrielse från dylik skyldighet.

3 mom. Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik äger att utföra körning efter beställning, som av honom mottagits å stationsorten.

4 mom. Har färd, varom i 3 mom. förmäles, avslutats utom stationsorten, skall automobilen utan onödigt dröjsmål föras tillbaka till stationsorten. Vid sådan återfärd må automobilen tagas i bruk för körning i riktning mot nämnda ort.

5 mom. I den mån ej annat föranledes av ovan i 2—4 mom. meddelade bestämmelser, skall i stads- eller länstrafik använd automobil hållas tillgänglig å stationsorten och må icke för erhållande av beställning å körning uppställas eller kringföras utom denna.

I de likalydande motionerna I: 291 av herr *Johan Bernhard Johansson* samt II: 463 av herr *Wikström* har hemställts, att riksdagen måtte bifalla propositionen nr 193 med den ändring, att 25 § bör erhålla den lydelse, som trafikutredningen föreslagit, med uteslutande dock i moment 3 av orden »av honom».

I sitt betänkande anförde *trafikutredningen*, att en reformering av länstrafikens opåräknat vidsträckta verksamhetsfält vore nödvändig för att åstadkomma en tillfredsställande ordning i fråga om den yrkesmässiga biltrafiken. Såsom en sammanfattning av det system för stads- och länstrafik, varom trafikutredningen upptagit bestämmelser i 25 § av sitt förslag, framhöll trafikutredningen följande:

De rättigheter och skyldigheter, som hittills varit knutna till ett visst trafikområde, böra i stället knytas till viss stationsort. (Med sistnämnda uttryck åsyftas — vilket för tydlighetens skull måhända bör nämnas — icke allenast bilens uppställningsplats utan den geografiska enhet, vari denna ingår, såsom t. ex. stad, köping, municipalsamhälle, stationssamhälle, kyrkby, hamnplats eller annat av länsstyrelsen fastställt område.)

För allmänheten följer av den föreslagna ändringen icke någon inskränkning i rätten att förskaffa sig bilar genom beställning från vilken stationsort som helst (per telefon, brev, bud eller dylikt); och rätten att genom anrop förfoga över en förut icke beställd bil vidgas.

Från trafikutövarnas synpunkt innebära de föreslagna bestämmelserna i stort sett, att det system, som nu är gällande i stadstrafiken, utsträckes att gälla även för länstrafiken. Utövarna av stadstrafik få genom det föreslagna systemet ingen annan ändring i sina rättigheter än en viss utvidgning av rätten till returkörning. Utövare av länstrafik inskränkas icke vare sig beträffande rätten att efter å stationsorten mottagen beställning köra till vilken ort som helst i enlighet med kundens önskan eller att efter en avslutad körning upptaga returkörning i samma omfattning som vid stadstrafik. Däremot inskränkes genom de föreslagna bestämmelserna trafikutövares rätt att mottaga beställning å ort utom stationsorten. Även rätten att utbjuda automobil till körning begränsas till stationsorten. Härav följer å andra sidan skydd för å en viss stationsort befintliga trafikutövare mot konkurrens av yrkesutövare från främmande ort, i det att dessa senare icke äga utbjuda bilar till körning därstädes.

I huvuddrag synes oss alltså systemet innebära, att man, utan att vare sig allmänheten eller den lojala yrkesutövningen på något kännbart sätt drabbas av inskränkning utan tvärtom i samband därmed erhåller vissa fördelar, lik-

väl från det allmännas synpunkt blir i stånd att bättre än vad hittills varit fallet förverkliga en sådan reglering av befintliga transportmöjligheter efter transportbehoven, som bestämmelserna om den yrkesmässiga trafiken avsett att åstadkomma.

Departementschefen anför beträffande detta trafikutredningens system bl. a. följande:

Utredningsmännens förevarande förslag innebär, såsom av dem framhållits, ett genomförande av enhetliga bestämmelser för såväl stads- som länstrafik. Det synes emellertid kunna ifrågasättas, huruvida förhållandena med avseende å dessa båda slag av trafik äro så likartade, att en dylik åtgärd är befogad. Man torde härutinnan, på sätt länsstyrelsen i Kopparbergs län framhållit, böra beakta den väsentliga fördel, som för dem, vilka utöva stadstrafik, ligger däri att de hava huvudparten av sin kundkrets inom ett begränsat område. Även om såsom stationsort för en automobil i länstrafik stundom kan anvisas en i detta hänseende någorlunda jämförlig ort — exempelvis en köping — skulle dock i regel stationsorten komma att utgöras av en plats, som icke inom sig rymmer mera än en mindre del av den kundkrets, på vars uppdrag om körning trafikutövaren skulle hava sin bärgning; det må erinras om ett par av de av utredningsmännen själva lämnade exemplen: en kyrkby, en hamnplats. Ehuru det icke torde kunna bestridas, att, på sätt utredningsmännen framhållit, länsstyrelsernas möjligheter att överblicka tillgången å och behovet av automobilkommunikationer å en viss ort eller inom en viss del av länet försvåras till följd av storleken av de anvisade trafikområdena, vill det med hänsyn till det anförda synas, att utredningsmännens förslag att i fråga om länstrafik städse knyta rätten att upptaga körning endast till stationsorten är ägnat att ingiva vissa betänkligheter. Erinras må jämväl i detta sammanhang, att då — såsom jag i det följande torde få närmare beröra — länstrafikbil icke må utbjudas till körning i stad, varest automobilen icke tillika, enligt vederbörligt tillstånd, brukas i stadstrafik, det av utredningsmännen förordade systemet torde böra förutsätta, att all tillståndsgivning till yrkesmässig trafik samlas hos länsstyrelserna, måhända med undantag för de största städerna. Då nämligen enligt berörda förslag trafikutövarnas rättigheter helt knytas vid stationsorten, därutinnan självfallet städerna bleve av den största betydelsen, torde länsstyrelses rätt att förfoga över stad såsom stationsort för länstrafikbil icke böra vara beroende av huruvida automobilen enligt dessförinnan av vederbörande stadsmyndighet meddelat tillstånd må inom staden brukas i stadstrafik.

I likhet med exempelvis järnvägsstyrelsen och länsstyrelsen i Kronobergs län vill jag för övrigt ifrågasätta, huruvida upphävandet av den rätt, som enligt gällande bestämmelser tillkommer länstrafikutövare att under färd inom trafikområdet upptaga passagerare eller gods, vore — så länge möjlighet till hämtning och returkörning förefinnes i den omfattning, som även enligt utredningsmännens förslag skulle vara fallet — av någon större praktisk betydelse med avseende å konkurrensen olika trafikföretag emellan eller beträffande prövningen av trafikbehovet. Å andra sidan torde, såsom länsstyrelsen i Västernorrlands län framhållit, berörda rätt vara av betydelse för allmänheten, särskilt i fråga om de vidsträckta norrländska länen.

De synpunkter, åt vilka jag här givit uttryck, synas mig tala för att motorfordonsförordningens bestämmelser om trafikområden icke lämpligen böra undergå någon förändring, innan det utredningsmännen givna uppdraget blivit i sin helhet slutfört. Att det inom ramen av dessa bestämmelser i förekommande fall fastställes mindre trafikområden än nu i allmänhet är fallet, överensstämmer däremot med vad jag i det föregående anfört.

Emellertid synas redan nu vissa åtgärder böra vidtagas i syfte att undanröja några av de påtagligaste olägenheterna, som föranledas av den vidsträckta omfattning, i vilken beträffande såväl länstrafik som stadstrafik rätt till hämtning och returkörning föreligger.

Utskottet giver sin anslutning till den av departementschefen uttalade uppfattningen, att gällande bestämmelser, enligt vilka beträffande länstrafik ett trafikområde fastställes, icke för närvarande böra undergå någon förändring. Spörsmålet sammanhänger med det åt trafikutredningen lämnade utredningsuppdraget i dess helhet på sådant sätt, att resultatet av utredningen enligt utskottets mening bör avvaktas, innan slutlig ståndpunkt till frågan om ändring av begreppet trafikområde intages. *Utskottet.*

För bestämmelserna i de olika momenten i 25 § lämnas redogörelse här nedan.

25 § 1 mom. tredje stycket.

Departementschefen anför i huvudsak följande:

Rätt att inom ett visst område utöva yrkesmässig trafik lärer innebära, att trafikutövaren där men — bortsett från rätten till returkörning — också endast där äger utbjuda automobilen till körning. En utövare av länstrafik äger följaktligen icke upptaga körning i en inom länet belägen stad, såvida icke trafikutövaren tillika erhållit tillstånd att i staden utöva stadstrafik. Härav lärer följa att, där ej sådant tillstånd lämnats, stad ej må anvisas såsom stationsort för automobil i länstrafik. Å stationsorten måste nämligen självfallet trafikutövaren äga upptaga körning. Det förfarande, som, på sätt framgår av ett utav länsstyrelsen i Gävleborgs län avgivet yttrande, å en del håll vunnit tillämpning, eller att såsom stationsort för automobil i länstrafik anvisa stad, varest automobilen ej må brukas i stadstrafik, synes därför näppeligen vara i överensstämmelse med gällande föreskrifter. Det må visserligen medgivas, att nyssnämnda länsstyrelse anfört skäl för en annan ordning, som icke kunna utan vidare avvisas. Så länge rätten att medgiva tillstånd till stadstrafik tillkommer vederbörande stadsmyndigheter — och till en ändring därutinnan är jag icke beredd att nu taga ställning — lärer emellertid det av länsstyrelsen förordade förfaringssättet icke kunna givas hävd. Med hänsyn till de delade meningar, som visat sig råda om nu berörda spörsmål, har jag ansett i författningen böra uttryckligen angivas, att för automobil, som brukas i länstrafik, stad icke må anvisas såsom stationsort, såvida icke automobilen tillika där brukas i stadstrafik. Ett stadgande därom, vilket bör såsom ett nytt stycke fogas till 25 § 1 mom., skall givetvis icke äga tillämpning med avseende å sådana fall, där stad redan anvisats såsom stationsort för länstrafikbil, ehuru med densamma stadstrafik ej må utövas i staden.

I motionerna I: 291 och II: 463 hemställes om tillstyrkande av trafikutredningens förslag.

Utskottet. Utskottet, som icke har något att erinra mot det av Kungl. Maj:t föreslagna nya stadgandet, vill understryka vad departementschefen yttrat därom, att stadgandet icke skall äga tillämpning med avseende å sådana fall, där stad redan anvisats såsom stationsort för länstrafikbil, ehuru med densamma stadstrafik ej må utövas i staden.

25 § 2 mom.

Departementschefen anför:

Enligt nu gällande lydelse av 25 § 2 mom. förefinnes körplikt inom vederbörligt trafikområde endast för innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik för befordran av personer. Ofta är väl förefintligheten av körplikt utan större betydelse. Fall förekomma emellertid, där innehavare av trafiktillstånd, avseende godsbefordran, icke äro s. k. helyrkesutövare utan bedriva trafiken endast då de själva finna så lämpligt eller på lediga stunder. Någon anledning att av hänsyn till dylika trafikutövare underlåta att jämväl i fråga om godstrafik föreskriva körplikt torde icke föreligga; där emellertid i särskilda fall skäl därtill förefinnas, bör det ankomma på de tillståndsbeviljande myndigheterna att medgiva befrielse, helt eller delvis, från körplikt. På grund av det anförda har jag, i enlighet med vad i några yttranden påyrkats, låtit orden »för befordran av personer» utgå ur 25 § 2 mom.

I motionerna I: 291 och II: 463 föreslås, som förut nämnts, att riksdagen måtte tillstyrka trafikutredningens förslag. Enligt detsamma föreligger körplikt endast vid persontrafik. Med hänsyn till att begreppet trafikområde av trafikutredningen borttagits har körskyldigheten föreslagits skola fastställas att omfatta stationsorten jämte en viss krets däromkring av den storlek, som av den tillståndsbeviljande myndigheten bestämmes i samband med det att den beviljar trafiktillstånd.

Utskottet. Utskottet finner för sin del betänkligheter icke möta mot att körplikten, på sätt i Kungl. Maj:ts förslag föreslås, utsträckes till att gälla även i fråga om godstrafiken.

Såsom skydd för trafikutövaren mot vissa risker, som kunna vara förknippade med fastställd körskyldighet, förefinnes redan enligt gällande förordning och är avsedd att bibehållas den bestämmelsen, att körskyldigheten upphör, då naturhinder föreligger eller eljest giltigt skäl för vägran att köra är för handen. Rätten att bedöma, huruvida så är fallet, tillkommer i första hand trafikutövaren samt i sista hand domstol, om trafikutövaren dit instämmes under påstående att han underlåtit att fullgöra den skyldighet, som enligt här ifrågavarande författningsrum åligger honom. Ett skydd mot dylika risker för utövare av godstrafik torde därjämte kunna beredas genom att lämpliga taxor för olika slags transporter fastställas.

25 § 3 mom.

Förevarande stadgande innehåller bestämmelser om rätt till s. k. hämtning. Enligt gällande förordning medgives däri innehavare av tillstånd till stads-

eller länstrafik rätt att i anledning av beställning, som av honom emottagits å ort inom trafikområdet, utföra körning jämväl till ort utom detsamma.

Trafikutredningen anförde i fråga om hämtningsrätter bl. a. följande:

Att den befogenhet, som genom 25 § 3 momentets bestämmelser tillerkänts trafikutövarna, icke sällan, och särskilt då dessa genom att själva i telefon eller på annat sätt utbjuda körning framkallat en beställning från kunden, utövats på helt annat sätt och med helt andra verkningar än vad man vid lagfästande av densamma avsett, synes vara otvivelaktigt. Då emellertid icke desto mindre den befogenhet, som avses i nämnda stadgande, måste, där densamma utövas för lojala ändamål, särskilt för allmänheten anses för en så viktig förmån, att det synes uteslutet att förbjuda användningen av densamma, synes någon annan utväg icke i detta sammanhang stå övrig än att acceptera de olägenheter, som följa av nämnda rätt. Oaktat berörda nackdelar av den i 25 § 3 mom. förekommande bestämmelsen, hava vi därför icke ansett oss kunna föreslå någon ändring, syftande till att inskränka däri omförmälda rätt annat än så till vida, att beställningen bör hava av trafikutövaren mottagits å stationsorten och icke allenast, såsom för närvarande är medgivet, inom trafikområdet.

Departementschefen framhåller, som förut nämnts, att vissa åtgärder böra vidtagas redan nu, innan det åt trafikutredningen givna uppdraget blivit i sin helhet slutfört, i syfte att undanröja några av de påtagligaste olägenheterna, som föranledas av den vidsträckta omfattning, i vilken beträffande såväl länstrafik som stadstrafik bl. a. rätt till hämtning föreligger. Departementschefen anför vidare, bl. a.:

Jag finner mig icke böra föreslå någon ändring i nu gällande bestämmelser om hämtning, så vitt angår trafik, som avser personbefordran. Dels lärer denna trafik — om linjetrafiken är här icke fråga — vara av mindre betydelse i fråga om konkurrensen mellan å ena sidan automobiler samt, å andra sidan, järnvägar och sjöfart, och dels kunna med avseende å persontrafiken föreligga omständigheter, som göra det olägligt att för hårt binda automobiler i dylik trafik vid på förhand fixerade trafikområden.

Vad åter angår stads- och länstrafik för godsbefordran vill det synas, att densamma uteslutande bör tillgodose trafikbehovet inom trafikområdet. I sådant avseende bör visserligen medgivas, att automobil, som brukas i dylik trafik, må efter beställning, som mottagits inom trafikområdet, från ort inom detsamma befordra gods till vilken ort som helst ävensom från ort utom trafikområdet avhämta gods för befordran till ort inom detsamma; i båda fallen torde nämligen transporterna tillgodose det egna trafikområdets behov. Däremot synes, även om dylik beställning skett, innehavare av trafiktillstånd icke böra medgivas rätt att å ort utom trafikområdet hämta gods för befordran till annan ort utom trafikområdet. En innehavare av tillstånd till länstrafik i Jönköpings län — jag anknyter till ett av utredningsmännen anfört exempel — bör följaktligen vid körning till Stockholm äga att var som helst inom Jönköpings län (dock icke i stad, såvida han ej tillika har tillstånd till stadstrafik i densamma) avhämta gods men däremot icke att avhämta dylikt utanför länsgränsen.

Hämtning av gods utom trafikområdet synes under en och samma körning böra få äga rum å endast *en* ort. Möjligheten att hålla hand över, att icke inom andra trafikområden gods systematiskt upptages i annan omfattning än här förutsatts, synes eljest bliva väsentligen minskad.

Beställning skall självfallet få upptagas jämväl av annan än tillståndshavaren själv. Härutinnan lärer emellertid de nu i momentet förekommande orden »av honom» hava givit anledning till tvekan. Dessa ord torde kunna uteslutas, i samband varmed åt momentet bör givas sådan avfattning, att därav framgår, att körning, som där avses — således jämväl vid persontrafik — ej må taga sin början å ort utom trafikområdet.

Departementschefen anför vidare, att en begränsning av hämtningsrätten på sätt han förordat torde böra kompletteras med en motsvarande begränsning i rätten till returkörning.

I motionerna I: 291 och II: 463 föreslås, att riksdagen måtte tillstyrka trafikutredningens förslag med uteslutande dock av orden »av honom».

Utskottet. Utskottet tillstyrker det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget såsom innefattande ett försök att i någon mån stävja den osunda godstrafik, som för närvarande i stor utsträckning utövas. Utskottet förutsätter, att länsstyrelserna, i fall där sådant kan vara erforderligt till förekommande av att de föreslagna bestämmelserna skola få alltför restriktiv karaktär, komma att tillse, att trafikområdena göras tillräckligt stora ävensom att i gränstrakter mellan olika län ett naturligt trafikområde, bestående av delar av två eller flera län, tillskapas. Sistnämnda spörsmål förutsätter givetvis ett samförstånd mellan de länsstyrelser, vilkas områden därav beröras.

25 § 4 och 5 mom.

4 mom. i gällande förordning lyder: »Har automobil tagits i bruk för körning utom stationsorten, skall automobilen, sedan körningen avslutats, utan onödigt dröjsmål föras tillbaka till stationsorten.» I 5 mom. återfinnes bestämmelse om s. k. returkörning, d. v. s. föreskrift att, om färd avslutats å ort utom trafikområdet, automobilen å sådan ort må tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet.

Trafikutredningen anförde, att i fråga om returkörning en påfallande olikhet i rättsställning förelåge mellan utövare av stadstrafik, å ena, och utövare av länstrafik, å andra sidan, samt framhöll vidare bl. a.:

De förra äro sålunda efter körning, som avslutas utom staden, skyldiga att återvända till densamma utan rätt att upptaga körning till annan plats än denna; de senare äro däremot, om körning från stationsorten avslutas på någon ort inom länet (= trafikområdet), oförhindrade att på denna ort upptaga körning till vilken plats som helst inom eller utom trafikområdet, och om körningen avslutas på ort utom länet, äger länstrafikutövare att på sistnämnda ort upptaga körning till vilken plats som helst inom länet. Från allmänhetens synpunkt sedd innebär denna bestämmelse, att en utom stationsorten befintlig bil, som icke dessförinnan beställts på bilens trafikområde, kan efter avslutad körning anropas allenast å vändpunkten och endast för färd till bilens trafikområde, d. v. s. om bilen är insatt i stadstrafik, allenast för färd till staden, men om bilen är stationerad å landsbygden inom det län, varom för tillfället är fråga, att bilen får tagas i bruk för färd vart som helst

inom eller utom länet. En sådan olikhet synes icke av sakliga skäl motiverad och torde icke böra bibehållas. Vid utformandet av nya bestämmelser i ämnet skulle man emellertid enligt vår mening gå för långt, om returkörning finge ske allenast till stationsorten. Vi hava avgränsat rätten till returkörning med orden, att automobil vid återfärd må tagas i bruk för körning »i riktning mot stationsorten». Härmed åsyfta vi dels att resande kan såväl upptagas som avlämnas var som helst under återfärden till stationsorten, dels att någon avvikelse från den genaste vägen tillbaka till stationsorten icke bör föranleda straffansvar.

Trafikutredningen ansåg vidare, att 25 § borde kompletteras med bestämmelser, avsedda att reglera rätten för trafikutövare att uppställa bilen för erhållande av körning. Omfattningen och innebörden av denna rätt kunde visserligen måhända härledas av ett jämförande studium av övriga i detta sammanhang meddelade bestämmelser, men till förebyggande av att hos yrkesutövarna ovisshet om vad som i detta avseende vore gällande rätt förelåge syntes trafikutredningen en uttrycklig bestämmelse vara att föredraga framför tystnad i lagen på denna punkt. Bestämmelser härutinnan upptogos som ett 5 mom., sedan i ett 4 mom. intagits stadganden, avsedda att motsvara gällande 4 och 5 mom.

Departementschefen förklarar, att bestämmelserna om returkörning komplettera föreskrifterna rörande hämtning, samt anför beträffande returkörning, att i fråga om godstrafik automobil bör få tagas i bruk endast å den ort utom trafikområdet, varest den första körningen avslutats. Vidkommande det av trafikutredningen föreslagna 5 mom. framhåller departementschefen, att det synes honom, som om detta stadgande kan undvaras. Vad i detsamma föreskrivits torde följa redan av innehållet i gällande 25 § 4 mom., i vilket ändring ej föreslås enligt Kungl. Maj:ts förslag.

I motionerna I: 291 och II: 463 hemställes, att riksdagen måtte tillstyrka trafikutredningens förslag.

Utskottet, som anser de i Kungl. Maj:ts förslag upptagna nya bestämmelserna angående returkörning utgöra komplement till de av utskottet tillstyrkta nya stadgandena i fråga om hämtning i 25 § 3 mom., uttalar sin anslutning till vad departementschefen anfört beträffande såväl 4 mom. som 5 mom. i 25 §. Möjligen kan ifrågasättas någon omformulering av 5 mom. i syfte att undvika felaktig tolkning av uttrycket »sådan ort», om vilket uttrycks rätta innebörd enligt vad av propositionen framgår i vissa fall olika uppfattningar gjort sig gällande. *Utskottet.*

27 § 6 mom.

Utskottet tillstyrker förslaget men vill understryka departementschefens uttalande att föreskrifter i förevarande hänseende icke böra givas alltför vidsträckt innebörd. *Utskottet.*

27 § 8 mom.

Utskottet. För att underlätta erforderlig kontroll över efterlevnaden särskilt av de bestämmelser, som skola gälla beträffande arbetstiden för förare av automobil i yrkesmässig trafik samt i fråga om de för godstrafik föreslagna särskilda bestämmelserna angående hämtning och returkörning, finner utskottet lämpligt, att bestämmelser om förande av trafikbok intagas i motorfordonsförordningen. Utskottet tillstyrker av denna anledning Kungl. Maj:ts förslag härutinnan. Det synes utskottet ur kontrollsynpunkt tillräckligt, om i en dylik trafikbok, vilken bör givas sådan uppställning, att dess förande ej blir onödigt betungande, införas noggranna uppgifter rörande förarens arbetstid ävensom kortfattade anteckningar i fråga om godstransporter, som till någon del verkställas utanför trafikområdet.

29 a §.

Utskottet. Att yrkesmässig uthyrning av automobiler, beträffande vilken slags rörelse särskilda bestämmelser för närvarande icke finnas intagna i motorfordonsförordningen, göres till föremål för rättslig reglering finner utskottet vara synnerligen av behovet påkallat. Utskottet tillstyrker helt de av Kungl. Maj:t härutinnan föreslagna bestämmelserna men vill dock ifrågasätta, huruvida icke ytterligare garantier kunna anses erforderliga till skydd mot den farliga trafik, som tack vare möjligheten för ovana och ansvarslösa förare att förhyra automobil för tillfälliga körningar mången gång förekommer.

Övergångsbestämmelserna.

Utskottet. Enligt utskottets mening bör, sedan ändringar vidtagits i en förordning med så vidsträckt tillämplighet som motorfordonsförordningen, någon tid förflyta, innan de nya bestämmelserna träda i kraft, så att desamma dessförinnan kunna hinna komma till allmänhetens kännedom samt de omläggningar i olika trafikhänseenden, som betingas av de nya bestämmelserna, i tid kunna vidtagas. Med hänsyn härtill föreslår utskottet, att förordningen om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen icke skall träda i kraft förrän den 1 januari 1934.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att vid granskning av det vid förevarande proposition fogade förslaget till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) riksdagen ej funnit skäl att mot detsamma göra andra erinringar än utskottet i detta utlåtande upptagit,

B) att de i ämnet väckta motionerna I: 22, I: 34, I: 291 och II: 463, i den mån de icke kunna anses besvarade genom vad utskottet ovan under A) hemställt, icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda, samt

C) att riksdagen, med anledning av motionerna I: 157 och II: 308, ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om utredning, i samband med 1932 års trafikutredning eller annorledes, av frågan om och på vad sätt ett ökat inflytande må beredas vederbörande kommunala myndighet i stad vid beviljande av linjetrafik inom stadens planlagda område.

Stockholm den 19 maj 1933.

På andra lagutskottets vägnar:

KARL MAGNUSSON.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Linder**, *von Geijer*, *Öhman* och *Norman*, fröken *Hesselgren* samt herrar *Olof Carlsson**, *K. W. Bodin* och *Löfvander*;

från andra kammaren: herrar *Magnusson* i Skövde, *Magnusson* i Kalmar, *Hage*, *Wallerius*, *Olovson* i Västerås, *Österström**, *Hansson* i Trollhättan och *Gardell* i Gans*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Löfvander*, *K. W. Bodin*, *Gardell* i Gans och *Wallerius*, vilka anfört:

a) beträffande 25 § i förslaget:

Det har i utskottet upplysts, att den pågående trafikutredningen (med undantag för frågan om sjöfartens förhållanden) väntas bli slutförd nästa sommar. Det måste under sådana förhållanden anses onödigt och olämpligt att vidtaga de ändringar, som här föreslagits, innan kommitténs utredning föreligger. Med de föreslagna åtgärderna kommer man, enligt vår mening, icke heller att vinna det man åsyftar, nämligen förbättring av järnvägarnas ekonomi, men däremot skapas svårigheter för trafikutövarna och ökade kostnader för trafikanterna.

Den i 25 § 2 mom. föreslagna körplikten synes ej vara erforderlig, då det icke kunnat påvisas, att tillståndshavare bruka vägra körning vid beställning. I vissa fall vore det dessutom orimligt att föreskriva dylik körplikt, t. ex. om en tillståndshavare åtagit sig regelbunden mjölktransport eller liknande arbete och därutöver endast i ringa omfattning utför körning för sina grannar. Körplikt bör liksom hittills begränsas till persontrafiken.

Vad som stadgas i 25 § 3 mom. om förbud mot hämtning å mera än en ort utom eget trafikområde vid samma körtur kommer att medföra onödig tomkörning och därmed ökade transportkostnader för den trafikerande allmänheten.

Med anledning av det anförda ha vi ansett, att utskottet bort hemställa,

att riksdagen måtte i sitt yttrande över Kungl. Maj:ts förevarande proposition avstyrka de föreslagna ändringarna av 25 §.

b) beträffande 27 § 8 mom.:

Den i 27 § 8 mom. föreskrivna trafikboken torde icke kunna anses vara av behovet påkallad. Någon anledning från allmänhetens synpunkt att införa en dylik trafikbok föreligger icke, då det i regel råder ett förtroendefullt samarbete mellan dem som utöva godstrafik och den trafikerande allmänheten. Då det för övrigt måste anses osympatiskt, att denna trafikbok, såsom nämnes i propositionen, skulle användas som bevismaterial mot föraren, vilket torde sakna motstycke i fråga om andra näringsutövare, ha vi ansett, att utskottet bort hemställa,

att riksdagen måtte i sitt yttrande över Kungl. Maj:ts förevarande proposition avstyrka det i 27 § 8 mom. föreslagna stadgandet om skyldighet att föra trafikbok.

Stockholm 1933. Kungl. Boktryckeriet, P. A. Norstedt & Söner.
331379