

**Nr 115.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.; given Stockholms slott den 8 mars 1940.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag,

*dels* inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,

*dels ock* föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

*Gustaf Andersson.*

## Förslag

till

förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Härigenom förordnas som följer:

### Begreppet yrkesmässig trafik.

#### 1 §.

Med yrkesmässig trafik förstås i denna förordning trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. För sådan trafik gäller, utöver eller i stället för bestämmelserna om annan automobiltrafik, vad i denna förordning nedan stadgas.

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

#### 2 §.

Från tillämpningen av bestämmelserna om yrkesmässig trafik i denna förordning undantagas:

- 1) transporter med ambulansbil, som äges eller drives av stat, landsting, kommun eller sjukvårdsanstalt;
- 2) transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter eller ägg ävensom transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri.

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

### Om uppsikt över den yrkesmässiga trafiken.

#### 3 §.

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

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

Till ledamöter och ersättare skola utses personer med insikt eller erfarenhet i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- eller näringsintressen, som be-

röras av den yrkesmässiga trafiken. En av ledamöterna bör vara lagkunnig.

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

Närmare föreskrifter angående biltrafiknämndens verksamhet meddelas av Konungen.

#### Olika slag av yrkesmässig trafik och rätt till dess bedrivande.

##### 4 §.

Med *linjetrafik* förstås i denna förordning yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods å viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om automobilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt.

Yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linjetrafik, benämnes *beställningstrafik*.

##### 5 §.

Yrkesmässig trafik må bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd (*trafik-tillstånd*).

Tillstånd till bedrivande av linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastautomobil med en lastförmåga överstigande 3,500 kilogram eller att till viss lastautomobil koppla sådan släpvagn, vars högsta lastförmåga, tillsammans med automobilens, överstiger 4,000 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden.

Tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad meddelas av polismyndigheten i staden.

I övriga fall meddelas trafikstillstånd av länsstyrelse i det län, varest linjetrafik skall äga rum eller stationsort för beställningstrafik skall förläggas.

##### 6 §.

Vad i denna förordning stadgas angående trafikstillstånd skall i tillämpliga delar gälla jämväl beträffande tillstånd till ökning av det antal automobiler, med vilket yrkesmässig trafik må av tillståndshavare bedrivas, eller till insättande av släpfordon i sådan trafik eller till sådant utbyte av automobil eller släpfordon, som medför höjning av den största last eller det största antal passagerare, som enligt meddelat tillstånd må befordras med fordon i trafiken.

#### Om ansökningsförfarandet.

##### 7 §.

*1 mom.* Vid ansökan om trafikstillstånd skola fogas handlingar, som äro ägnade att bestyrka sökandens lämplighet såsom utöfvere av det slag av yr-

kesmässig trafik, ansökningen avser, ävensom, där ej fråga är om linjetrafik för personbefordran, uppgift om typ och antal av de automobiler och släpfordon, som äro avsedda att användas i trafiken, med angivande av den största last eller det högsta antal personer, som skall kunna med varje automobil eller släpfordon befordras.

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

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

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

#### 8 §.

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

Över ansökan om tillstånd till sådan linjetrafik, för vars bedrivande biltrafiknämndens tillstånd erfordras, skall nämnden infordra yttrande av vederbörande länsstyrelser, som hava att verkställa erforderlig utredning under tillämpning av bestämmelserna i första stycket.

#### 9 §.

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

Därest lokalområde kan komma att omfatta delar av flera län, skall den länsstyrelse, som äger meddela trafikstillstånd, över ansökningen höra övriga vederbörande länsstyrelser, vilka före yttrandets avgivande hava att verk-

ställa erforderlig utredning, varvid bestämmelserna i första stycket skola äga motsvarande tillämpning.

2 mom. Över ansökan om sådant tillstånd till beställningstrafik, vars beviljande ankommer på biltrafiknämnden, skall nämnden infordra yttrande av vederbörande länsstyrelse och skola därvid i övrigt bestämmelserna i 1 mom. i tillämpliga delar gälla.

3 mom. Vad i 1 mom. är stadgat skall ock i tillämpliga delar iakttagas beträffande behandling av ansökan om sådant trafikillstånd, vars meddelande ankommer på polismyndighet i stad.

#### 10 §.

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

#### 11 §.

Utan hinder av vad i 8 och 9 §§ är stadgat må infordrande av yttranden inskränkas eller underlåtas, då ansökan avser tillstånd

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

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

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

att i beställningstrafik utbyta omnibus eller personautomobil,

att utbyta lastautomobil eller släpfordon, såvitt därigenom den största sammanlagda last, som enligt gällande trafikillstånd må medföras å fordonen, icke höjes till mer än två och ett halvt ton eller eljest med mer än femton procent, eller

att jämlikt 20 § i linjetrafik för personbefordran medföra gods eller släpfordon för godsbefordran med en högsta lastförmåga av femhundra kilogram.

#### Om trafikillstånds meddelande m. m.

#### 12 §.

Trafikillstånd må meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behöfvlig samt i övrigt lämplig.

Trafikillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utöfvare av yrkesmässig trafik. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökans ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan. Avser ansökan tillstånd till linjetrafik i konkurrens med trafik, bedriven av förut bestående trafikföretag, skall, därest tillstånd meddelas och förhållandena icke till annat föranleda, tillståndet lämnas inneha-

vare av dylikt företag, därest denne ansökt därom och i övrigt befinnes lämplig såsom trafikutövare.

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Tillstånd till beställningstrafik må dock meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill äro. Såvitt ej angår linjetrafik för personbefordran, skall tillståndet innefatta föreskrift om det antal automobiler, med vilket trafiken må bedrivas, med angivande av den största last eller det högsta antal personer, som skall kunna med varje automobil befordras. Därest förhållandena därtill föränleda, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Beträffande linjetrafik skall, såvida ej särskilda omständigheter till annat föränleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka.

### 13 §.

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

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

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

Ansökan om sådant särskilt lokalområde, som i föregående stycke sägs, skall ingivas till den myndighet, som enligt 5 § äger meddela trafiktillstånd. Därest ansökan om trafiktillstånd, vars prövning ankommer på länsstyrelse, ej avslås, åligger det länsstyrelsen att med eget yttrande samt den utredning i övrigt, som kan finnas erforderlig, översända ansökan om lokalområde till biltrafiknämnden.

### 14 §.

För linjetrafik bör tillståndsgivande myndighet efter nödig utredning fastställa turlista i erforderlig omfattning.

Tillfälliga avvikelser från fastställd turlista må äga rum på grund av oförutsedda omständigheter. Det åligger trafikutövaren att om sådan avvikelse göra anmälan på sätt och i den omfattning, den tillståndsbeviljande myndigheten föreskrivit.

### 15 §.

Beslut, varigenom biltrafiknämnden meddelat trafiktillstånd, skall delgivas länsstyrelse i län, inom vilket lokalområde eller linjesträckning, som

avses i trafiktillståndet, är beläget, ävensom vederbörande polismyndighet och statspolisavdelnings föreståndare.

Har länsstyrelse meddelat dylikt beslut, skall detsamma delgivas biltrafiknämnden samt vederbörande polismyndighet och statspolisavdelnings föreståndare inom länet. Gäller beslutet sådan beställningstrafik, för vilken lokalområdet skall omfatta delar även av annat län, skall beslutet delgivas jämväl länsstyrelsen i detta län samt vederbörande polismyndighet och statspolisavdelnings föreståndare i sistnämnda län.

Av polismyndighet i stad meddelat beslut om trafiktillstånd skall delgivas biltrafiknämnden, länsstyrelse och statspolisavdelnings föreståndare i länet.

Vad sålunda är stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om beslut om ändring i trafiktillstånd. Om anslag av beslut, varom nu är fråga, stadgas i 44 §.

#### Om trafikregister.

##### 16 §.

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

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

Hos biltrafiknämnden skall föras register över trafik, som bedrivs jämlikt tillstånd meddelade av denna myndighet.

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

#### Om trafiktillstånds giltighetstid m. m.

##### 17 §.

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

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

I fall som i första stycket sägs åligger det dödsboet eller konkursboet, om det vill fortsätta rörelsen, att inom två månader från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet hos myndighet, som meddelat trafiktillståndet, anmäla person, som antagits till föreståndare för rörelsen. Göres ej anmälan

inom föreskriven tid eller prövas den till föreståndare antagne icke vara därtill lämplig, och har i senare fallet dödsboet eller konkursboet icke inom viss av myndigheten fastställd tid anmält annan person, som av myndigheten kan för ändamålet godkännas, anses trafiktillståndet hava upphört den dag, tiden för anmälningsskyldigheten gått till ända eller beslut i frågan meddelades.

## 18 §.

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

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

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

2 mom. Avlider tillståndshavare, vilken bedrivit yrkesmässig trafik såsom självständigt yrke, må den tillståndsgivande myndigheten, på framställning av dödsboet, såsom villkor för tillstånd, som beviljas annan i stället för den avlidne, föreskriva skyldighet för den nye tillståndshavaren att i viss omfattning inlösa den eller de automobiler, som den avlidne eller dödsboet använt i sin trafikrörelse. I samband med sådan föreskrift äger myndigheten jämväl meddela erforderliga bestämmelser för reglerande av inlösningsplikten.

## 19 §.

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

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

**Om vissa med trafiktillstånd förenade rättigheter och skyldigheter.**

## 20 §.

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



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

Utän hinder av vad nu är stadgat må, efter anmälan till den tillståndsgivande myndigheten, i linjetrafik för personbefordran medföras gods för postverkets räkning.

## 21 §.

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

Har i anledning av sådan beställning 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.

*2 mom.* Därest det för tillgodoseende av tillfälligt behov av persontrafik inom visst område erfordras, äger länsstyrelse medgiva, att automobil må, utan hinder av vad ovan är stadgat, under viss tid eller vid visst tillfälle användas inom sådant område.

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.

## 22 §.

*1 mom.* Beställningstrafik för godsbefordran må, där ej med trafikstillstånd förenade villkor och bestämmelser annat föranleda, bedrivas inom lokalområdet samt, därest och i den mån så erfordras för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits automobilens förare inom lokalområdet, jämväl utom detta, dock må gods icke avhämtas utom lokalområdet annat än för befordran till ort inom detsamma.

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

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

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

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

Länsstyrelses beslut om sådan inskränkning skall intagas i ortstidning.

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

### 23 §.

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

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

Myndighet, som meddelar trafik tillstånd, äger att i samband därmed närmare angiva befordringspliktens omfattning och, där så av särskilda omständigheter påkallas, helt eller delvis medgiva befrielse från ovan stadgat skyldighet.

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

### 24 §.

Innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik skall, därest den tillståndsbefviljande myndigheten därom förordnat, vara skyldig att ansluta sig till av nämnda myndighet godkänd och under myndighetens uppsikt stående förening av utövare av yrkesmässig trafik med syfte att driva beställningskontor eller handhava de gemensamma uppgifter i övrigt, som myndigheten finner böra för trafikens ordnande åläggas en dylik sammanslutning.

I dylik förening må inträde icke förvägras utövare av sådan trafik, som innefattas i föreningens uppgift.

## Om automobiler i yrkesmässig trafik m. m.

## 25 §.

*1 mom.* Automobil må icke användas i yrkesmässig trafik utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som meddelat trafiktillståndet, eller, i fråga om trafik, vartill tillstånd medgivits av biltrafiknämnden, av länsstyrelse. Då godkännande sökes, skall företes vederbörligt utdrag ur automobilregistret eller, därest automobilen icke är registrerad, meddelas sådana uppgifter om automobilens beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret, ävensom intyg av besiktningsman, att automobilen är för trafiken lämplig. Ej heller må i yrkesmässig trafik användas släpfordon, utan att fordonet blivit i angiven ordning för trafiken godkänt. Vid godkännande, som ovan sägs, skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må i yrkesmässig trafik befordras med automobilen 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 länsstyrelse eller, i fråga om trafik, vartill tillstånd meddelats av polismyndighet, 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 eller på viss tid indragas.

*2 mom.* Automobil, som användes i yrkesmässig trafik för personbefordran, skall sist inom ett år efter närmast föregående besiktning uppvisas för besiktningsman i det tjänstgöringsdistrikt, inom vilket automobilen har sin hemort, för att undergå efterbesiktning. Därvid skall företes för automobilen senast utfärdat besiktningsinstrument eller, i förekommande fall, typintyg.

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

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

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

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

De befogenheter, som jämlikt motorfordonsförordningen tillkomma läns-

styrelse att förordna om besiktning av automobil och att meddela förbud mot automobilens användande, tillkomma med avseende å automobil, som användes i yrkesmässig trafik, jämväl myndighet, som meddelat trafiktillstånd.

*3 mom.* Om den eller de automobiler, som äro godkända för yrkesmässig trafik för personbefordran, så ock om härutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelse eller annan myndighet, som i dylikt ärende meddelat beslut, lämna vederbörande besiktningsman underrättelse.

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

*5 mom.* Automobil, som användes i beställningstrafik för personbefordran, skall, där ej myndighet, som meddelat trafiktillståndet, på grund av särskilda skäl annorlunda föreskrivit, vara försedd med av myndigheten godkänd, lätt avläsbar taxameter.

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

## 26 §.

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

## Om förare av automobil i yrkesmässig trafik.

## 27 §.

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

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

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

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

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

Vad i motorfordonsförordningen stadgas om utfärdande av duplettkörkort

skall äga motsvarande tillämpning beträffande utfärdande av duplettrafik-kort.

4 mom. Över utfärdade trafik kort skall länsstyrelse antingen föra särskild förteckning eller göra anteckning i den liggare eller det kortregister, som, enligt vad särskilt är stadgat, skall föras över utfärdade körkort; och skall därvid för varje trafik kort antecknas nummer å trafik kortet samt dag för dess utfärdande.

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

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

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

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

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

## 28 §.

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

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

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

Förare skall åtnjuta minst nio sammanhängande timmar för vila under

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

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

### Om taxa i yrkesmässig trafik.

#### 29 §.

*1 mom.* Utövare av yrkesmässig trafik skall vara underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas av myndighet, vilken meddelat trafiktillståndet; dock att taxa för beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad skall fastställas i den ordning, § 23 i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 angiver.

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

*3 mom.* Myndighet, som äger fastställa taxa, må, då särskilda förhållanden därtill föranleda, beträffande linjetrafik för person- eller godsbefordran i stället för maximavgifter fastställa avgifter, som skola av trafikutövare oförändrade tillämpas (fasta avgifter).

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

*5 mom.* Över förslag till sådan taxa, som det tillkommer länsstyrelse att fastställa, bör länsstyrelsen, när förhållandena därtill föranleda, bereda trafikföretag, innehavare av tillstånd till transportförmedling, på vilkas rörelse den ifrågasatta taxan kan komma att inverka, sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik, som ärendet kan angå, samt representanter för näringslivet tillfälle att yttra sig.

Därest lokalområde skall omfatta delar av flera län, skall därjämte länsstyrelse, som äger fastställa taxa, över förslag till taxa höra övriga vederbörande länsstyrelser.

*6 mom.* Innan taxa av biltrafiknämnden fastställs, skall nämnden infordra yttrande av vederbörande länsstyrelse, som har att verkställa erforderlig utredning under tillämpning av bestämmelserna i föregående moment.

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

*8 mom.* Förare av automobil i yrkesmässig trafik, för vilken taxa är fastställd, skall under färd medhava taxan för att på begäran av trafikant eller polisman uppvisas.

**Om statistiska uppgifter m. m.****30 §.**

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

**31 §.**

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

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

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

**Om uthyrningsrörelse.****32 §.**

*1 mom.* Yrkesmässig uthyrning av automobil utan att förare ställes till förfogande må ske endast efter tillstånd av länsstyrelsen i det län, varest rörelsen skall bedrivas.

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

*2 mom.* Över ansökan skall länsstyrelse infordra vederbörandes yttranden, på sätt i 9 § 1 mom. närmare anges.

*3 mom.* Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behöflig och lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma. Vad i 12 § tredje stycket samt 17 och 18 §§ är stadgat skall i tillämpliga delar gälla i fråga om uthyrningsrörelse.

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

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

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

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

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

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

Om den eller de automobiler, som äro godkända för användning i uthyrningsrörelse, så ock om härutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelse lämna vederbörande besiktningsman underrättelse.

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

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

6 mom. Automobil, som användes i uthyrningsrörelse, må icke föras av eller tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrker sig vara innehavare av gällande körkort för automobil och hava fyllt tjuguet år. Sådan automobil må ej heller föras av någon särskilt för detta ändamål mot ersättning anlita person, dock må utan hinder härav dylik person användas vid färd genom stad eller tätbebyggt samhälle.

7 mom. Utöware av uthyrningsrörelse skall vara skyldig att föra anteckningar över verkställda uthyrningar och angående rörelsen i övrigt i enlighet med bestämmelser, som vederbörande länsstyrelse, som utfärdat tillståndet, må finna skäl meddela, ävensom att till nämnda myndighet insända sådant sammandrag av dessa anteckningar eller de uppgifter i övrigt, som av densamma infordras.

Anteckningarna skola hållas tillgängliga för granskning av biltrafiknämnden, vederbörande länsstyrelse eller polismyndighet när helst så påfordras.

Allmänna grunder för uppställning av sådana anteckningar fastställas av Konungen eller den myndighet, Konungen förordnar.

#### Om förmedling av godstransporter med automobil.

##### 33 §.

1 mom. Rörelse, varigenom någon yrkesmässigt åt allmänheten ombesörjer hopsamlade eller mottagande av gods till en eller flera upplags-



platser för transport med automobil eller förmedling av anbud om utförande av godstransporter med automobil eller om tillhandahållande av gods för sådan transport, benämnes i denna förordning *transportförmedling*. Därest genom dylik rörelse förmedlas regelbundna transporter mellan vissa orter, må densamma, med undantag som nedan under 2 mom. angivas, drivas endast efter tillstånd av biltrafiknämnden.

Regelbunden transport mellan två orter skall i fall, varom i denna paragraf är fråga, anses föreligga, därest mellan dem vanligen två eller flera transporter för kalendervecka äga rum i samma riktning.

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

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

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

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

4) förmedling av godstransporter uteslutande inom stad, såvitt ej biltrafiknämnden annorledes förordnat.

I fråga om godsbefordran uteslutande inom visst annat område än stad eller å viss vägsträcka äger biltrafiknämnden, därest förhållandena därtill föranleda, föreskriva, att regelbunden transport enligt denna paragraf skall anses föreligga allenast vid större antal turer än vad i 1 mom. angivits eller eljest förordna, att vad om transportförmedling är stadgat icke skall äga tillämpning.

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

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

4 mom. Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behövlig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökningens ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan.

Tillstånd skall ställas å viss fysisk eller juridisk person. I samband med meddelande av tillstånd skola angivas de orter, mellan vilka regelbundna

transporter må äga rum, samt meddelas de villkor och bestämmelser i övrigt, som prövas nödiga.

Vad i 14 och 29 §§ är stadgat ifråga om linjetrafik ävensom vad i 16, 17, 18 och 19 §§ är föreskrivet skall äga motsvarande tillämpning å transportförmedling, som i denna paragraf sägs.

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

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

#### Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

##### 34 §.

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

eller bryter någon i övrigt mot föreskrifterna i 21 eller 22 §§, straffes med dagsböter.

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

2 mom. Bryter någon mot föreskrifterna i 25 § 2 mom. första stycket eller 5 mom. första stycket eller i 32 § 5 mom. första punkten,

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

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

eller uraktlåter utövare av yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling honom jämlikt 31 § eller 32 § 7 mom. eller 33 § 5 mom. åliggande skyldighet,

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

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

3 mom. Brukas i yrkesmässig trafik automobil eller släpfordon, som ej godkänts för sådan trafik,

eller brukas i uthyrningsrörelse automobil, som ej godkänts för sådan rörelse,

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

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

4 mom. Förer någon automobil i yrkesmässig trafik eller automobil, som förhyrts i uthyrningsrörelse, utan att vara därtill berättigad, straffes med dagsböter.

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

### 35 §.

Med böter från och med tio till och med trehundra kronor straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 27 § 5 mom. andra stycket eller 29 § 8 mom.

Till enahanda straff vare den förfallen, som åsidosätter föreskrifterna i 25 § 2 mom. femte stycket eller 5 mom. eller i 32 § 5 mom. andra stycket, jämfört med förstnämnda stadgande.

### 36 §.

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

### 37 §.

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

Enahanda grunder skola tillämpas jämväl i fråga om ansvar, som enligt denna förordning skall ådömas innehavare av tillstånd att utöva yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling.

### 38 §.

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

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

### 39 §.

Finner biltrafiknämnden, länsstyrelse eller polismyndighet anledning till återkallelse eller indragning på viss tid av trafik tillstånd eller trafik kort eller tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller godkännande eller medgivande, varom i denna förordning förmäles, skall vederbörande, därest befogenhet i sådant avseende icke tillkommer denne, därom göra framställning hos den myndighet, som har att besluta i ärendet.

Biltrafiknämnden äger med iakttagande av stadgad besvärstid under vederbörande besvärinstans' prövning draga beslut, som av länsstyrelse eller polismyndighet enligt denna förordning meddelats.

### 40 §.

Böter, som enligt denna förordning ådömas, tillfalla kronan.

### Särskilda föreskrifter.

### 41 §.

Uttrycken *automobil*, *personautomobil*, *omnibus*, *lastautomobil*, *motorcykel*, *släpfordon*, *traktortåg* och *hemort* användas i denna förordning i samma bemärkelse som motsvarande beteckningar i motorfordonsförordningen.

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

### 42 §.

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

### 43 §.

Ämbets- eller tjänsteman, som har att avgiva utlåtande angående frågor om tillstånd till yrkesmässig trafik eller till rörelse, varom i 32 och 33 §§

förmåles, eller att föredraga eller till föredragning bereda eller besluta i sådana ärenden, må ej

utöva sådan trafik eller rörelse,

eller driva handel med automobiler eller automobil tillbehör eller med bränsle eller smörjmedel för automobiler,

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

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

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

#### 44 §.

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

Beslut, som innefattar trafik tillstånd eller tillstånd att bedriva uthyrningsrörelse eller transportförmedling, vare, där ej på grund av särskilda skäl i tillståndet annorlunda förordnats, icke gällande, förrän beslutet vunnit laga kraft eller, där besvär däremot anförts, beslutet blivit slutligen fastställt. Dylikt beslut skall anses hava kommit klagande till del den dag, då beslutet tillkännagivits genom anslag i vederbörande myndighets lokal. Sådant tillkännagivande bör ske inom fem dagar från beslutets dag.

Beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafik tillstånd eller annat tillstånd, som ovan sagts, vare ej gällande förrän den, som avses med beslutet, därav erhållit del.

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

#### 45 §.

För tillämpning av denna förordning erforderliga föreskrifter meddelas av Konungen.

#### Övergångsbestämmelser.

Denna förordning skall träda i kraft den 1 juli 1941, från och med vilken dag motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284), i vad densamma ej dessförinnan satts ur kraft, skall upphöra att gälla. På biltrafiknämnden,

länsstyrelser och polismyndigheter ankommande åtgärder för förordningens tillämpning från nämnda tidpunkt skola i god tid dessförinnan vidtagas. Mot beslut, som i anledning därav meddelats, äger vederbörande att föra talan enligt bestämmelserna i denna förordning. Från och med ikraftträdandet skall förordningen, under iakttagande av vad nedan är stadgat, tillämpas jämväl på yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse, vartill tillstånd dessförinnan meddelats.

Vid förordningens ikraftträdande gällande tillstånd till linjetrafik skola efter denna tidpunkt fortfarande äga giltighet. Vid samma tidpunkt gällande tillstånd till stads- eller länstrafik skola därefter gälla såsom tillstånd till beställningstrafik med stationsort på plats, som för detta ändamål tidigare anvisats; åliggande det emellertid vederbörande utövare av trafik för godsbefordran att, därest han efter förordningens ikraftträdande önskar fortsätta sin rörelse, dessförinnan anmäla detta till vederbörande länsstyrelse för att erhålla uppgift om lokalområde. Motsvarande anmälningsskyldighet skall, för erhållande av närmare uppgift om stationsort, åligga utövare av länstrafik för personbefordran.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott  
den 8 mars 1940.*

**Närvarande:**

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ.

Departementschefen, statsrådet Andersson anför efter gemensam beredning med cheferna för ecklesiastik-, jordbruks- och handelsdepartementen:

**Inledning.**

Av 1930 års motorfordonsförordning, som i övrigt ersatts med motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936, återstå såsom ännu gällande de bestämmelser, som behandla rätten till bedrivande av yrkesmässig automobiltrafik. Frågan om en reformering av dessa bestämmelser har emellertid sedan länge varit aktuell och föremål för olika sedan år 1932 pågående utredningar.

**Utredningar före 1936.**

Uppslaget till igångsättandet av dessa utredningar gavs genom en av sistnämnda års riksdag avlåten skrivelse, vari riksdagen, närmast under intryck av de svårigheter, varmed järnvägar och sjöfart under då rådande lågkonjunktur hade att kämpa, anhöll, 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. Jämlikt Kungl. Maj:ts den 30 juni 1932 lämnade bemyndigande tillkallade i anledning härav dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet tre personer under ordförandeskap av landshövdingen A. W. T. von Sneidern, att såsom sakkunniga inom nämnda departement biträda med verkställandet av en dylik utredning.

Såsom resultat av sitt arbete överlämnade de sakkunniga, vilka antogo benämningen *1932 års trafikutredning*, fyra betänkanden, däribland ett den 28 februari 1935 med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik (Statens off. utredn. 1935: 12).

Detta förslag, som från de sakkunnigas sida var enhälligt, lämnade i stort sett principerna för nu gällande bestämmelser i fråga om yrkesmässig bil-

trafik för *personbefordran* orubbade, men åsyftade däremot att, såvitt *gods-transporter* angår, åstadkomma en på nya principer byggd organisation av den yrkesmässiga automobiltrafiken genom en uppdelning av densamma i två huvudgrupper, närtrafik och fjärrtrafik. Fjärrtrafiken skulle kännetecknas därav, att ersättning för i densamma verkställda transporter skulle, liksom i fråga om järnvägstransporter, utgå enligt en av Kungl. Maj:t fastställd taxa samt att de enskilda trafikutövarna skulle anslutas till särskilda organisationer — i förslaget benämnda fjärrtrafikutövare — bildade för att vinna garanti att taxan upprätthölles och att övriga för fjärrtrafiken gällande bestämmelser iakttoges. Vidare förordades i förslaget inrättandet av en central vägtrafikmyndighet, viss centralisering av tillståndsgivningen, åtgärder för befrämjande av trafikutövarers sammanslutningar, koncessionsplikt för transportförmedling m. m.

Sedan över förslaget yttranden avgivits av ett stort antal myndigheter och sammanslutningar och detsamma ytterligare bearbetats genom sju inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga under ordförandeskap av landshövdingen S. Lübeck — 1936 års *trafiksakkunniga* — framlades detsamma med vissa ändringar genom proposition nr 161 för 1936 års riksdag.

Förslaget vann emellertid icke riksdagens gillande; i skrivelse till Kungl. Maj:t, nr 419, anmälde *riksdagen*, att riksdagen funnit förslaget icke böra läggas till grund för lagstiftning i ämnet samt anhöll, att Kungl. Maj:t under beaktande av vad i utlåtande nr 54 av andra lagutskottet anförts, ville upptaga ärendet till fortsatt beredning.

I omförmälda utlåtande, nr 54, vilket i denna del godkändes av riksdagen, hade andra lagutskottet anfört bland annat följande.

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

Det förefölle utskottet angeläget, att, innan man eventuellt ginge att vidtaga en mera genomgripande reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken, en ingående prövning skedde, om icke åsyftat resultat kunde vinnas genom en lösning i nära anslutning till det förslag, järnvägsstyrelsen framlagt. Enligt utskottets mening talade starka skäl för att åtgärder vidtoges i syfte att söka rationalisera landets splittrade järnvägsväsen och därigenom



skänka järnvägarna ökad konkurrenskraft. Efter en allmän taxerevision och eventuella andra åtgärder inom järnvägsväsendet torde den yrkesmässiga automobiltrafiken utan otillbörligt men för järnvägarna kunna lämnas större rörelsefrihet än vad Kungl. Maj:t i förevarande proposition ansett möjligt.

Enligt utskottets mening vore frågan, huruvida de tyngre lastbilarna för det dåvarande erlade en skatt, som med hänsyn till vägpåfrestning kunde anses skälig, även i förevarande sammanhang förtjänt av stor uppmärksamhet. Det syntes emellertid kunna antagas, att vid den utredning rörande automobilbeskattning, som då kunde förväntas, spörsmålet om ökad beskattning av tyngre lastbilar gjordes till föremål för övervägande.

#### Fortsatt utredningsarbete.

I anledning av riksdagens ställningstagande upptogos ett flertal utredningar beträffande frågor, som kunde anses i olika avseenden hava betydelse för ifrågavarande problem.

#### 1936 års trafikutredning.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 5 september och den 9 oktober 1936 tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet nio sakkunniga med sedermera landshövdingen Ola Jeppsson såsom ordförande för att inom departementet biträda med utredning och avgiva förslag rörande erforderliga åtgärder för ett ändamålsenligt bedrivande av den yrkesmässiga biltrafiken. De sakkunniga, vilka antogo benämningen *1936 års trafikutredning*, avlämnade den 18 december 1938 betänkande med förslag till förordning angående yrkesmässig biltrafik m. m. (S. O. U. 1938: 59).

Parallellt med detta utredningsarbete hava emellertid bedrivits ett flertal andra utredningar, rörande vilkas huvudsakliga omfattning och resultat torde böra nämnas följande.

#### 1936 års järnvägskommitté.

Med stöd av Kungl. Maj:ts den 8 juli 1936 givna bemyndigande tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet sju sakkunniga under ordförandeskap av sedermera generaldirektören Henning Leo med uppdrag att undersöka förutsättningarna för ett sammanförande i statens hand av det enskilda järnvägsnätet i landet eller delar därav samt för de övriga åtgärder i fusions- och rationaliseringssyfte, som kunde befinnas ändamålsenliga.

De sakkunniga — benämnda *1936 års järnvägskommitté* — förordade i sitt den 15 oktober 1938 framlagda betänkande ett förstatligande av de enskilda järnvägarna såsom den ändamålsenligaste och säkraste lösningen av järnvägsväsendets organisation och rationaliseringsproblem.

Sedan Kungl. Maj:t genom proposition nr 207 lämnat 1939 års lagtima riksdag tillfälle att avgiva yttrande angående av chefen för kommunikationsdepartementet vid föredragning av ärendet angivna åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, anförde riksdagen (skrivelse nr 318) att riksdagen funnit sig böra uttala sig för en allmän införlivning med statsbanesystemet av landets enskilda banor, såväl de normalspåriga som smalspåriga, i stort sett efter de riktlinjer, som i propositionen framlagts.

**1937 års automobilskatteutredning.**

Av fem inom finansdepartementet tillkallade sakkunniga — *1937 års automobilskatteutredning* — under ordförandeskap av generallotsdirektören T. Petersson avgavs den 28 december 1937 betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande automobilbeskattningen. I huvudsaklig överensstämmelse härmed framlade Kungl. Maj:t genom proposition nr 234 för 1938 års riksdag förslag i ämnet. Förslaget innebar upphävande av gummirings-skatten samt överflyttning av intäkten därav till fordonsskatt och skatt å drivmedel. Sedan riksdagen bifallit Kungl. Maj:ts förslag, vidtogos i enlighet härmed ändringar i förordningen om automobilskatt den 2 juni 1922 (nr 260) och densamma närstående författningar. Sedermera ha vid 1939 års lagtima riksdag vissa mindre jämkningar i samma förordning vidtagits (S. F. S. nr 774).

Vid 1939 års urtima riksdag hava ytterligare beslutats tilläggsskatt å bensin samt extra tilläggsskatt å bensin och lättbentyl i överensstämmelse med Kungl. Maj:ts för samma riksdag framlagda proposition nr 84.

**1938 års järnvägstaxekommitté.**

Jämlikt Kungl. Maj:ts den 25 februari 1938 givna bemyndigande tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet nio sakkunniga under ordförandeskap av f. d. generaldirektören Axel Granholm för att biträda med verkställande av utredning rörande ny taxa för transport av gods å statens järnvägar m. m. Nämnda sakkunniga — *1938 års järnvägstaxekommitté* — hava den 25 januari 1939 avgivit betänkande med förslag till taxa för befordring av gods m. m. å statens järnvägar. Förslaget är för närvarande beroende på Kungl. Maj:ts prövning.

**1939 års traktorsutredning.**

Jämlikt Kungl. Maj:ts den 20 juli 1939 givna bemyndigande tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet dels kanslirådet i kommunikationsdepartementet Helge Berglund att såsom utredningsman inom nämnda departement verkställa utredning i fråga om åtgärder i syfte att säkerställa och utveckla användningen inom jordbruksnäringen av traktorer och därmed jämförliga redskap ävensom släpvagnar m. m., dels ock sex sakkunniga att med utredningsmannen deltaga i överläggningar i berörda ämne.

Utredningsmannen och de sakkunniga, vilka gemensamt antagit benämningen *1939 års traktorsutredning*, hava dels den 24 november 1939 överlämnat betänkande med förslag till klassificering av vissa för framdragande av släpfordon eller arbetsredskap ombyggda automobiler (dragbilar), m. m., dels ock sedermera avgivit utlåtande angående yrkesmässig trafik med traktorståg.

**Huvuddragen av 1936 års trafikutrednings förslag.**

Beträffande det närmare innehållet av 1936 års trafikutrednings förslag tillåter jag mig hänvisa till utredningens ovan omförmälda betänkande den 18 december 1938 (S. O. U. 1938: 59). Det i betänkandet innehållna författningsförslaget är såsom bilaga fogat vid denna proposition. Angående huvuddragen av utredningens förslag torde emellertid i detta sammanhang böra nämnas följande.

Trafikutredningen föreslår inrättandet av en central myndighet, kallad statens biltrafiknämnd, vilken skall vara högsta uppsiktsmyndighet för den

yrkesmässiga trafiken samt anförtros betydelsefulla arbetsuppgifter. Biltrafiknämnden har i förslaget tillerkänts rätt att under Kungl. Maj:ts prövning draga beslut, som av länsstyrelserna meddelas enligt det av utredningen framlagda förslaget till förordning om yrkesmässig trafik. Härigenom anser sig utredningen ha skapat vissa garantier för en i görligaste mån enhetlig rätts-tillämpning. Biltrafiknämnden skall förordnas av Konungen och bestå av minst fem och högst sju ledamöter, till vilka skola utses personer med insikter eller erfarenheter i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- eller näringsintressen, som beröras av den yrkesmässiga trafiken.

Begreppet yrkesmässig trafik föreslås — med avvikelse från vad hittills varit gällande — böra bestämmas såsom trafik, i vilken bil jämte förare tillhandahålles »annan» (f. n. allmänheten) mot ersättning. I samband härmed föreslås emellertid att från förordningens tillämpning skola undantagas transporter för tillgodoseende av vissa ordnings-, säkerhets- och hälsovårdsintressen. I det för närvarande stadgade undantaget rörande transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter och slaktdjur föreslås viss inskränkning.

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

De nuvarande beteckningarna länstrafik och stadstrafik föreslås avskaffade och ersatta med det enhetliga begreppet beställningstrafik.

I de tillståndsgivande myndigheternas antal föreslås en avsevärd begränsning. Tillståndsgivningen i fråga om linjetrafik för godsbefordran, som för närvarande ligger hos länsstyrelserna, skulle förläggas till biltrafiknämnden. I övrigt skulle trafiktillstånd lämnas av länsstyrelserna. Polismyndigheterna skulle sålunda helt befrias från sin nuvarande befattning med tillståndsfrågor.

I fråga om trafikområdena föreslås väsentliga ändringar. För persontrafikens del skulle inga trafikområden fastställas och rätten att mottaga beställning å körning skulle — bortsett från returkörning — begränsas till stationsorten. Vad godstrafiken angår föreslås, att det nuvarande systemet med land och stad som skilda trafikområden skall övergivas. Enligt förslaget skall biltrafiknämnden indela riket i enhetliga trafikområden, kallade lokalområden, bestående i allmänhet av sammanhängande delar av ett eller flera län. Dessa lokalområden skola i regel vara gemensamma för alla trafikutövare med stationsort inom samma område. Biltrafiknämnden skall emellertid undantagsvis på grund av särskilda skäl med avvikelse från den fasta indelningen kunna fastställa särskilt lokalområde för viss trafikutövare eller viss grupp av trafikutövare. Vid uppläggandet av lokalområdena skall i görligaste mån sökas anknytning till bestående administrativa gränser av något slag, varvid trafikutredningen ansett sig böra i allmänhet förorda gränserna för vägdistriktet. Ett lokalområde skulle sålunda normalt omfatta ett antal vägdistrikt med städer. Genom en dylik uppläggning av lokalområdena anses förutsättningar för en god kontroll komma att skapas.

Bestämmelserna om trafikutövers rätt att i godstrafik verkställa transporter utom trafikområdet (lokalområdet) föreslås i viktiga hänseenden mildrade. I syfte att bättre utnyttja bilarna och underlätta beställningskontorens verksamhet har sålunda föreslagits, att en trafikutövare skall efter beställning inom lokalområdet få under samma färd avhämta gods på huru många platser som helst utom lokalområdet under den förutsättningen, att godset skall transporteras till trafikutövers eget lokalområde. Enligt gällande — ehuru temporärt upphävda — bestämmelser är under samma förutsättningar rätten att hämta gods begränsad till endast en plats utom lokalområdet. Även returkörningsrätten har vidgats på det sätt, att gods — utan beställning inom det egna lokalområdet — skall för transport till detta få tagas

var som helst inom ett annat lokalområde, där körning från det egna lokalområdet avslutats. För närvarande får gods under motsvarande betingelser tagas i retur endast från den plats, utom det egna trafikområdet, där körning avslutats, ehuru även från denna bestämmelse temporärt undantag medgivits.

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

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

I syfte att minska olägenheterna för allmänheten och för trafikutövarna själva av den nuvarande splittringen av tillstånden har i förslaget upptagits ett stadgande om rätt för biltrafiknämnden att förordna, att innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik skall vara pliktig att ansluta sig till viss av nämnden godkänd förening av trafikutövare med uppgift att driva beställningskontor eller handhava de gemensamma uppgifter i övrigt, som nämnden finner böra för trafikens ordnande åläggas en sådan sammanslutning.

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

I detta sammanhang må erinras, att frågan om vissa åtgärder i syfte att för efterlevande sterbhusdelägare minska de olägenheter, som kunna föranledas av att tillstånd att fortsätta en av avliden trafikutövarns rörelse förvägras, varit föremål för särskild utredning, rörande vars närmare innehåll redogörelse kommer att lämnas i samband med behandling av trafikutredningens förslag i detta ämne.

Föreskrifterna om förarens arbetstid ha i trafikutredningens förslag i väsentliga hänseenden ändrats och kompletterats. Maximiarbetstiden under en 24-timmarsperiod föreslås nedsatt till i regel elva timmar från för närvarande stadgade tolv timmar och i övrigt föreslås vissa mera utförliga arbetstidsbestämmelser än för närvarande, dock med rätt för biltrafiknämnden att meddela dispens. Biltrafiknämnden föreslås sålunda i viss mån erhålla samma befogenheter, som enligt den allmänna arbetstidslagen tillkomma arbetsrådet.

Beträffande taxorna för den yrkesmässiga trafiken föreslås vissa ändringar. Taxa skulle fastställas i fråga om linjetrafik för godsbefordran av biltrafiknämnden och i övrigt av länsstyrelserna. Enligt huvudregeln skulle maximitaxor föreskrivas. Myndigheterna skulle emellertid äga rätt att bestämma fasta taxor för beställningstrafik med personbil samt undantagsvis

även beträffande linjetrafik för person- eller godsbefordran. Utredningen förordar i sin motivering fasta taxor i avsevärd utsträckning i fråga om beställningstrafiken med personbil. Sådan bil skulle enligt utredningens förslag vara försedd med taxameter, såvitt ej tillståndsmyndigheten på grund av särskilda skäl dispenserat från denna skyldighet.

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

I fråga om uthyrningsrörelsen föreslås åtskilliga betydelsefulla ändringar. Sålunda förordas förbud mot uthyrning av lastbil eller släpfordon. Gällande föreskrifter om uthyrning av personbil skärpas avsevärt. I förslaget föreslås behovsprövning före meddelandet av tillstånd. Utövare av yrkesmässig persontrafik och sammanslutningar av sådana tillerkännas i allmänhet företrädesrätt att få tillstånd. För rätten att föra förhyrd bil föreslås en minimiålder av 21 år.

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

#### Över förslaget hörda myndigheter och sammanslutningar.

Över förslaget hava avgivits yttranden av bland annat, *länsstyrelserna, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, generalpoststyrelsen, kommerskollegium, lantbruksstyrelsen, statspolisintendenten, fullmäktige i riksgäldskontoret, svenska järnvägsföreningen, Sveriges industriförbund, svenska transportarbetareförbundet, Sveriges allmänna sjöfartsförening, kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund, svenska teknologföreningen, Sveriges trafikbilägares riksförbund, Sveriges bilgodstransportörers riksförbund, svenska byggnadsentreprenörföreningen, Sveriges skogsägareförbund, Sveriges läkareförbund, A. B. svenska godsbilcentralen, Falenius godstrafik, Göteborg, A. B.*

Ett sammandrag av innehållet av de avgivna yttrandena har upprättats inom kommunikationsdepartementet och kommer att tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott.

#### Yttranden rörande förslagens principiella innebörd.

De erinringar, som i de avgivna yttrandena framkommit, rikta sig mera mot särskilda delar av förslaget än mot dess allmänna uppläggning. Intet av de avgivna yttrandena innehåller därför någon principiell avstyrkan av förslaget såsom helhet betraktat, dock med den reservation som ligger däri, att vissa myndigheter ifrågasätta, huruvida tidpunkten överhuvud för närvarande kan anses lämplig för förslagens genomförande. Däremot betonas i åtskilliga fall, att, även om förslaget kan i huvudsak godtagas, detsamma

dock icke kan anses utgöra mer än ett steg i riktning mot en lösning av de samhällsekonomiska problem, som äro förenade med den yrkesmässiga biltrafikens bedrivande. I sådant hänseende anföres bland annat:

*Järnvägsföreningen:* Den rationella lösningen av problemet vore icke att finna på de vägar, trafikutredningen anvisar, utan på ett helt annat plan, nämligen i den intima *samverkan* mellan järnvägar och lastbilar i fråga om den s. k. fjärrtrafiken, som 1932 års trafikutredning upptog i sitt förslag och som föreningen också förordade.

Ehuru föreningen således hade en i princip annan inställning till förhållandet mellan bilarna och de övriga kommunikationsgrenarna, ville föreningen gärna erkänna, att föreliggande förslag erbjöde vissa påtagliga förbättringar i jämförelse med nu gällande bestämmelser.

Den första förutsättningen för att överhuvud taget kunna vinna något resultat på den väg, på vilken trafikutredningen enligt givna direktiv måst slå in, vore emellertid att — som 1936 års riksdag uttryckt det — konkurrensmöjligheterna för de olika transportmedlen ställde sig någorlunda lika. Trafikutredningen hade emellertid icke följt dessa direktiv i behörig utsträckning, enär förslaget i vissa avseenden icke beaktade, vad Kunql. Maj:t anfört om konkurrensmöjligheternas likaställande.

Föreningen yrkade icke på utjämning genom att lastbilstrafiken skulle åläggas vare sig järnvägarnas värdetariffsystem eller de olika för deras ekonomi betungande sociala och andra förpliktelser, vilka för järnvägarna verkade högst ogynnsamt i konkurrensförhållandet till bilarna. Däremot ansåge föreningen, att en annan väg stode öppen för statsmakterna att åtminstone i någon mån bereda järnvägarna rättvisa i tävlan om transporter, nämligen genom att järnvägarnas egen lastbilstrafik undantoges från förordningen om yrkesmässig trafik såvitt avsåge dels befordran av gods från station till station och dels hemforsling av gods från järnvägsstation till trafikant.

Vidare framhåller föreningen, att den vid 1938 års riksdag genomförda ändringen i bilbeskattningen i stället för att bidra till konkurrensmöjligheternas likaställande tvärtom gynnat den långväga lastbilstrafiken på andra trafikmedels bekostnad. På grund härav anhåller föreningen, att spørsmålet om bilskatternas rättvisa fördelning på olika grenar av biltrafiken måtte snarast upptagas till förnyad och allsidig prövning.

*Länstyrelsen i Älvsborgs län:* Den ingående prövning, som 1936 års riksdag sade böra föregå eventuellt vidtagande av mer genomgripande reglering av den yrkesmässiga biltrafiken, hade företagits och ej lett till vad man väntat och hoppats. Läget syntes därför kräva ett eventuellt vidtagande av den genomgripande reglering, som år 1936 sköts åt sidan. Trafikutredningen hade emellertid nöjt sig med att redogöra för samtidigt pågående utredningar utan att omnämna de resultat, vartill dessa kommit.

Det sakliga stödet för trafikutredningens underlåtenhet att föreslå mer genomgripande åtgärder syntes vara lastbilstrafikens sedan år 1936 förbättrade organisation. Men det återstode att se, om organisationen kunde nöjaktigt fungera, när det verkligen gällde, d. v. s. i dåliga tider. I Tyskland, Frankrike och England hade man ej vågat lita härpå, utan genomfört eller framlagt förslag om åtgärder, vilka nära överensstämde med 1936 års svenska proposition.

De sakkunniga kunde om sitt förslag möjligen säga detsamma som 1938 års järnvägstaxesakkunniga om sitt, nämligen att det vore »ett praktiskt möjligt och tjänligt steg mot den åstundade lösningen av frågan om en bättre trafikfördelning». Och härvid komme säkerligen även statsmakterna att re-

signera. Att vi däremot i olikhet mot andra länder skulle undgå att senare gå till en mera genomgripande reglering syntes föga sannolikt.

*Länsstyrelsen i Norrbottens län:* Invändningar kunde resas mot förslaget, särskilt i fråga om dess allmänna tendens att vilja reglera förhållanden även i sådana fall, där något påtagligt behov av regleringen icke föreligger. Det måste anses ligga en fara i att genom allt för detaljerade lagbestämmelser binda en naturlig utveckling, vilken — som i detta fall — ännu icke på länge kunde väntas bli avslutad. Ur vissa synpunkter förefölle förslaget därjämte väl mycket hava tillgodosett yrkesutövarnas intressen på den stora allmänhetens bekostnad.

*Riksgäldsfullmäktige:* Även om av de av trafikutredningen lämnade statistiska uppgifterna framginge, att den yrkesmässiga lastbiltrafiken hade en ganska utpräglad lokal karaktär, vore det dock tydligt, att denna trafiks konkurrens med järnvägarna vore av en för de senare så allvarlig karaktär, att åtgärder för en starkare reglering måste anses i hög grad behöfliga. Det förslag till förordning angående yrkesmässig biltrafik, vari betänkandet utmynnade, innebure en på den nuvarande förordningens grundvalar byggd reglering av nämnda trafik, som i varje fall ur de synpunkter, varifrån fullmäktige såge de föreliggande problemen, måste anses innebära en betydande förbättring av de nuvarande förhållandena på ifrågavarande område.

*Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare:* Förslagen måste som helhet betraktas såsom ett aktningvärt steg närmare en lösning på något längre sikt.

I andra yttranden understrykes särskilt värdet av att förslaget i stort sett bygger på hittills tillämpade principer i fråga om regleringen av den yrkesmässiga biltrafiken och icke åsyftar någon mera vittgående ändring därav.

*Kommerskollegium* finner sig i stort sett kunna godtaga den föreslagna lagstiftningen. I jämförelse med nu gällande bestämmelser syntes densamma innebära ett icke obetydligt framsteg särskilt på grund av den enhetlighet och stadga i de ställiga ingripandena, som tillskapandet av ett centralt regleringsorgan för den yrkesmässiga biltrafiken kunde förväntas medföra. Författningsförslaget gäve ävenledes intryck av att möjliggöra en bättre anpassning av regleringssystemet till ändringar i den allmänna ekonomiska situationen.

### **Bör över huvud en reglering komma till stånd för närvarande?**

Angående de allmänna förutsättningarna för att under nuvarande förhållanden företaga en reglering av den yrkesmässiga biltrafiken framhålles av *trafikutredningen* bland annat följande.

Inom den yrkesmässiga biltrafiken hade förhållandena under senare år undergått en ej oväsentlig förändring till det bättre. Enligt vad länsstyrelserna meddelat trafikutredningen, motsvarade för närvarande antalet bilar i yrkesmässig trafik i stort sett det förefintliga behovet. Detta jämviktsläge inom den yrkesmässiga biltrafiken hade haft goda återverkningar i fråga om konkurrensen med andra trafikmedel samt mellan trafikutövarna inbördes. Det torde dock vara berättigat att med en viss försiktighet emotse den kommande utvecklingen. Det vore ej uteslutet, att en vikande konjunktur komme att medföra en viss försämring av förhållandena. Det syntes emellertid icke kunna bestridas, att den yrkesmässiga trafiken numera vore bättre rustad än tidigare för att med bibehållen ordning möta en depression inom yrket.

I fråga om motorfordonsbeståndet kunde en anmärkningsvärd ökning av de tyngre bilarna konstateras. Vid 1937 års utgång uppgick antalet bilar i yrkesmässig eller privat trafik, lastande *minst* 3,000 kg., till 11,497. Vid 1938 års utgång hade motsvarande siffra stigit till 16,096. Vid 1936 års slut funnos endast 5,653 bilar med lastförmåga *över* 3,000 kg.

Den år 1937 företagna försöksutredningen i fråga om lastbilstrafiken hade visat, att de längre transporternas procentuella andel i totaltransporterna kraftigt ökade med fordonens stigande maximilast, såsom framginge av följande sammanställning.

Lastbilens maximilast kg	Godsmängd, befördrad på avstånd över 5 mil i procent av total godsmängd
högst 2,000 .....	0.9
2,000—3,000 .....	3.6
3,100—4,000 .....	9.2
4,100—5,000 .....	26.9
över 5,000 .....	44.6

Den kraftiga ökningen av de tyngre bilarna torde enligt trafikutredningens mening giva ett stöd för antagandet, att de långväga transporterna med bil under senare år ej oväsentligt tilltagit.

I åtskilliga av de över förslaget avgivna yttrandena ifrågasättes, huruvida över huvud tidpunkten nu kan anses vara lämplig för vidtagande av reglerande åtgärder på ifrågavarande område och huruvida icke ytterligare erfarenhet tills vidare bör avvaktas rörande utvecklingen under de närmast kommande åren.

*Handelskammaren i Göteborg, Västergötlands och Norra Hallands handelskammare samt handelskammaren i Karlstad* förklara sig ha en stark känsla av att den lämpliga tidpunkten ännu ej är inne för en nyreglering av lagstiftningen om den yrkesmässiga biltrafiken, utan att det är lyckligare att låta den hittillsvarande utvecklingen fortsätta ännu en tid på basis av gällande bestämmelser. Mycket tyder på att förutsättningarna för en reglering av biltrafiken om några år äro väsentligen annorlunda än nu.

*Länsstyrelsen i Skaraborgs län* yttrar: Förhållandena inom den yrkesmässiga biltrafiken hade under senare år undergått en ej oväsentlig förändring till det bättre och syntes allt mer stabilisera sig. Detta gällde såväl biltrafikföretag inbördes som ock förhållandet mellan biltrafiken och andra kommunikationsmedel. Man föranlättes härav antaga, och länsstyrelsens erfarenhet vore ock den, att något mera påtagligt behov av en reglering av den yrkesmässiga biltrafiken f. n. icke förelåge, varför starkt kunde ifrågasättas, om det icke vore riktigare och ur flera synpunkter lämpligare att låta utvecklingen på området fortgå som hittills, intill dess ytterligare och mera vidgad erfarenhet vunnits samt förhållandena kunde mera tillförlitligt bedömas och överblickas. Länsstyrelsen förordar i första hand, att med genomförandet av trafikutredningens förslag helt eller delvis får anstå.

*Länsstyrelsen i Värmlands län* förklarar sig ha en känsla av att förutsättningarna för en reglering av lastbilstrafiken om några år äro väsentligen annorlunda än nu och att till följd härav den hittillsvarande utvecklingen kunde fortsätta ännu en tid med stöd av nu gällande lagstiftning, men det nu framlagda förslaget till den långväga lastbilstrafikens ordnande synes äga så stora fördelar, att det torde böra prövas i praktiken.



I övriga över förslaget avgivna yttranden hava däremot betänkligheter mot att under nuvarande förhållanden upptaga förslaget till prövning icke anförts.

Å andra sidan har exempelvis av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framhållits såsom en fördel att genom genomförandet av det nu föreliggande förslaget, som i och för sig blott kan anses såsom ett steg i riktning mot större enhetlighet och mera rationaliserade driftformer, hinna samla erfarenhet och statistiskt material, innan mera genomgripande reformer genomföras.

#### Departementschefen.

Frågan om en reformering av de bestämmelser, som reglera rätten till bedrivande av yrkesmässig biltrafik i vårt land, har, såsom av det föregående framgår, sedan år 1932 varit föremål för ett oavbrutet, om än genom skilda organ utfört utredningsarbete, och därunder framförda förslag hava blivit föremål för en ingående kritik och prövning. Att dessa förslag icke tidigare lett till något mera väsentligt positivt resultat, torde till icke ringa del hava berott på de åsiktsförskjutningar, vilka med växlande konjunkturer under utredningsarbetets gång gjort sig gällande i fråga om lämpligaste sättet att komma till rätta med de invecklade problem, som varit förenade med den yrkesmässiga trafikens bedrivande. Under intryck av den omkring år 1930 inträdande ekonomiska depressionen, som även påverkade statsfinanserna bland annat genom betydande förluster å statslån till enskilda järnvägar och genom de från och med år 1931 försämrade driftsresultaten för statens järnvägar, tedde sig konkurrensproblemet så allvarligt, att åtgärder i syfte att söka åstadkomma en effektiv reglering av de olika trafikmedlens och därvid i första hand den yrkesmässiga lastbilstrafikens konkurrensmöjligheter syntes ofrånkomliga. Med de förbättrade konjunkturer, som därefter inträdde, kom emellertid konkurrensproblemet att förlora allt mera av den hotande karaktär, som det förut under depressionen syntes hava haft, och i samma mån växte även betänkligheterna mot att kringskära den relativa frihet i yrkesutövningen, som den yrkesmässiga biltrafiken inom ramen av gällande författningar åtnjutit. Sålunda befanns också under den relativt goda konjunktur, som rådde år 1936, åtminstone den dåvarande situationen icke motivera så vittgående åtgärder, som föreslagits i de då föreliggande utredningsförslagen. Det nu aktuella förslaget, som tillkommit under samma förutsättning, bygger därför också i huvudsak på hittills tillämpade principer i fråga om den yrkesmässiga trafikens bedrivande, men har samtidigt upptagit vad som i tidigare utarbetade förslag befunnits vara av värde och förenligt med en dylik grundläggande synpunkt.

Om än på grund härav förslaget icke innebär något mera vittgående avsteg från hittills gällande bestämmelser, så synes det dock å andra sidan i förhållande till desamma medföra ett flertal efter min mening obestriddiga fördelar. Till sådana fördelar äro att räkna bland annat en mera ratio-

nell organisation än hittills av tillståndsgivningen genom överflyttande av handläggningen av mera betydelsefulla tillståndsfrågor till ett centralt organ, den av utredningen föreslagna biltrafiknämnden, samt genom inskränkning, så vitt godstrafiken angår, av det för närvarande alltför stora antalet tillståndsbeviljande myndigheter. Härigenom synas förutsättningar för åstadkommande av större planmässighet och bättre anpassning av antalet yrkesutövare och i trafiken använda bilar efter trafikbehovet än vad hittills varit fallet kunna åstadkommas.

Ett annat betydelsefullt område, inom vilket genomförandet av utredningens förslag kan väntas leda till en ur samhällsekonomisk synpunkt mera tillfredsställande ordning än hittills är den reglering av särskilt den på långa avstånd bedrivna trafiken med lastbilar, som torde kunna förväntas bli genomförd vid godtagande av vissa delar av utredningens förslag, bland annat genom reglering av rätten att ombesörja förmedling av godstransporter.

I motsatt riktning, d. v. s. för en ökad frihet åt yrkesutövarna, äro avsedda att verka ett antal bestämmelser i fråga om med trafikstillstånd förenade rättigheter och skyldigheter, vilka bestämmelser äro avsedda att upphäva vissa inskränkningar i fråga om trafikutövarnas rätt att utföra transporter utom trafikområdet, som icke utan fog ansetts innebära ett för deras yrkesutövning alltför betungande hinder och som samtidigt också från allmänhetens synpunkt sett varit ägnade att försvåra och fördyra utnyttjandet av särskilt den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Genom den skyldighet att ålägga yrkesutövare att föra transporthandlingar och driftstatistik i enlighet med av de tillståndsbeviljande myndigheterna meddelade bestämmelser, och den skyldighet att till nämnda myndigheter insända sammandrag av driftstatistiken eller uppgifter angående trafiken i övrigt, som enligt förslaget kan åläggas vederbörande yrkesutövare, skapas också förutsättningar för ett mera tillförlitligt bedömande av den yrkesmässiga biltrafikens problem och en bättre grundval för fortsatta lagstiftningsåtgärder än vad som hittills förekommit. Slutligen innehåller förslaget i flera avseenden, såsom i fråga om uthyrningsrörelse, taxor, automobilförarens arbetstid, eventuell skyldighet för yrkesutövare att ansluta sig till viss av offentlig myndighet godkänd förening av utövare av yrkesmässig trafik, förslag till bestämmelser beträffande förhållanden, som hittills varit alltför ofullständigt reglerade och beträffande vilka behovet av nya eller utförligare bestämmelser är från så gott som alla håll erkänt.

Från vissa håll har ifrågasatts, huruvida icke ytterligare erfarenheter borde avvaktas, innan nya bestämmelser på ifrågavarande område antagas. Man har därvid utgått från, att det nu föreliggande förslaget knappast torde kunna anses såsom en definitiv lösning och att det därför måste vara lämpligt att samla ytterligare erfarenheter för detta ändamål. Lika med dessa myndigheter är jag övertygad om, att det nu föreliggande förslaget icke kan anses definitivt så till vida som ett oavbrutet aktgivande på utvecklingens krav för att kunna anpassa en fortsatt lagstiftning efter desamma alltjämt kommer att bli nödvändigt, även om bestämmelser på huvudsaklig grund-

val av det nu föreliggande förslaget meddelas. I denna omständighet, nämligen att förslaget närmast har karaktären av en utbyggnad av hittills tillämpade principer och att det på samma gång är avsett att möjliggöra insamlade av material för den ytterligare och måhända mera vittgående reglering, som i sinom tid kan bliva erforderlig, ligger emellertid enligt min mening snarare en styrka än en svaghet. Så hastigt som utvecklingen på ifrågavarande område förlöper och så snabbt som konjunkturen under senare år visat sig skifta, torde intet förslag till bestämmelser på ifrågavarande område kunna framträda med anspråk på att innefatta den slutgiltiga regleringen av de problem, som i detta sammanhang äro aktuella. Lagstiftaren måste på detta område inskränka sig till att söka överblicka behoven för den relativt kortvariga period, under vilken de ifrågasatta författningsbestämmelserna kunna tänkas bliva gällande, och lagstiftningen har från denna synpunkt fyllt sin uppgift, om dessa bestämmelser tillgodosett behoven för en dylik begränsad period.

Ifrågasättas kunde också, huruvida icke behandlingen av förslaget borde uppskjutas på grund av det nuvarande krisläget. Emellertid torde vara tydligt, att sådana temporära åtgärder, som kunna bliva erforderliga för mötande av en krissituation, måste hållas isär från åtgärder, som avse att möta normala behov. Krislagstiftningen synes med andra ord böra vara ett kapitel för sig; att med hänsyn till behovet av eventuella kristidsåtgärder uraktlåta åtgärder, som äro avsedda att befrämja en normal utveckling, skulle leda till stagnation, på vilket område en sådan princip än komme till användning, och torde icke heller i detta fall vara tillrådligt.

Ur nyss anförda synpunkter finner jag någon anledning att ytterligare avvakta nya erfarenheter och måhända förnyade utredningar på ifrågavarande område icke föreligga. Med hänsyn till det från så gott som samtliga håll vitsordade behovet av en reglering av de hittills gällande bestämmelserna om den yrkesmässiga trafiken och de fördelar, som torde kunna väntas av ett genomförande i huvudsak av det nu aktuella förslaget i avbidan på en måhända mera vittgående reglering, anser jag detsamma böra utan ytterligare uppskov läggas till grund för en reglering av den yrkesmässiga biltrafiken.

På grund härav övergår jag nu till en granskning av de särskilda paragraferna i förslaget.

### 1 §.

#### **Begreppet yrkesmässig trafik.**

(Utredningens betänkande sid. 85—98.)

Enligt 23 § i 1930 års M. F. O. föreligger yrkesmässig trafik i det fall, då automobil tillhandahålles allmänheten mot ersättning.

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

Angående den tolkning, som i rättstillämpningen givits åt uttrycket »yrkes-

mässig trafik» med avseende å frågorna huruvida automobil kunde anses ha va tillhandahållits »allmänheten», samt huruvida tillhandahållandet kunde anses hava skett »mot ersättning», ävensom angående tidigare, vid olika tillfällen framlagda förslag till ändring av definitionen på yrkesmässig trafik må hänvisas till utredningens betänkande.

#### Trafikutredningens förslag.

I det av trafikutredningen avgivna betänkandet framhålles, att vissa organisationer för utöware av yrkesmässig trafik hos utredningen framhållit nödvändigheten av att en klar gräns mellan yrkesmässig trafik och annan trafik uppdroges. Den enda gräns, som enligt deras mening vore tillfredsställande, måste vara att betrakta all körning, som skedde mot ersättning, såsom yrkesmässig trafik och all körning utan ersättning såsom privatkörning.

1936 års trafikutredning har i anslutning härtill föreslagit, att uttrycket »allmänheten» skall i definitionen på yrkesmässig trafik utbytas mot »annan», på grund varav enligt utredningens förslag med yrkesmässig trafik skulle förstås trafik, i vilken bil jämte förare tillhandahålles annan mot ersättning.

Beträffande innebörden av denna bestämming har utredningen framhållit, att enligt dess mening tillfälliga körningar, för vilka ersättning ej alls eller endast obetydligt överstege driftkostnaden, icke borde falla under bestämmelserna om den yrkesmässiga trafiken. Ett sådant förfarande som att exempelvis en person på en semesterresa medtog några vänner mot skyldighet för dessa att betala på dem belöpande kvotdel av driftkostnaderna borde icke förhindras eller försvåras. På ersättningens storlek i förhållande till driftkostnaden syntes i varje särskilt fall böra bero, huruvida yrkesmässig trafik skulle anses föreligga. Med ersättning måste givetvis förstås även annan gottgörelse än pengar. Det borde emellertid påpekas, att en rättstillämpning, som stode i överensstämmelse med vad sålunda förordats, möjligen kunde försvåras, därest — såsom föreslagits — i definitionen ordet »allmänheten» utbötes mot »annan».

Utredningen erinrar, att den av densamma föreslagna definitionen förekommer i flera utländska författningar.

Från den sålunda föreslagna definitionen på yrkesmässig trafik föreslår utredningen i samband därmed vissa undantag, för vilkas innehåll närmare redogöres nedan.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

Utredningens förslag har föranlett bland annat följande erinringar.

*Länsstyrelsen i Uppsala län:* Det vore föga tillrådligt att vidtaga ändringar i definitionen på begreppet »yrkesmässig trafik». Tolkningen av den nuvarande lydelsen hade vunnit en viss stadga, och det vore sannolikt, att den nya formuleringen, som ingalunda ägde obestridlig klarhet, skulle åstadkomma ny oreda.

*Länsstyrelsen i Östergötlands län:* Rent språkligt sett förefölle trafikutredningens formulering något ologisk. I sak syntes utredningen knappast hava förebragt några övertygande skäl för att ändra den hävdvunna definitionen på yrkesmässig trafik, vars innebörd genom meddelade domstolsutslag numera måste anses tämligen klagjord. Det syntes icke uteslutet, att den av tra-

fikutredningen föreslagna gränsen mellan den yrkesmässiga och den enskilda trafiken kunde kriminalisera förfaranden av ganska oskyldig karaktär.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län:* Med den föreslagna formuleringen vore svårt att fritaga tillfälliga körningar, för vilka ersättningen icke alls eller endast obetydligt överstege driftkostnaden, från att anses vara yrkesmässig trafik. Ett uttryckligt uttalande i författningstexten, varigenom dylikt undantag gjordes, finge därför anses önskvärt.

*Länsstyrelsen i Älvsborgs län:* Vad som skall förstås med driftkostnader, säges ej. I vanligt språkbruk torde väl i driftkostnader inräknas alla på transporten fallande såväl föränderliga som fasta kostnader. I detta sammanhang syntes emellertid de sakkunniga avse endast de föränderliga — bensin, olja, ringslitning, ja, kanske endast bensenen. Att rättstillämpningen skulle respektera en så oklar motivering vore ej sannolikt. Ordet »allmänheten» borde därför bibehållas och i lagtexten borde angivas, hurusom av trafikutredningen åsyftade tillfälliga körningar skola falla utanför det yrkesmässiga begreppet.

För bibehållande av den nuvarande definitionen å begreppet yrkesmässig trafik uttala sig jämväl länsstyrelserna i *Örebro, Västernorrlands och Norrbottens län*.

*Industriförbundet* framhåller, att till yrkesmässig trafik icke bör hänföras ett sådant fall som när trafikanter för att ernå ett rationellt utnyttjande av sina bilar träda i samarbete med varandra och utföra gemensamma körningar.

*Kooperativa förbundet:* Definitionen borde utformas så, att sådan trafik, varigenom en person på grund av årskontrakt mot viss årlig ersättning tillhandahåller motorfordon för viss firmas räkning, icke faller inom förordningens tillämpningsområde. Likaledes böra sammanslutningar mellan företagare medgivas rätt att med gemensamt ägda bilar eller genom förhyrning enligt årskontrakt ombesörja avsättningen av egna alster, anskaffandet av behövliga råvaror m. m., utan att detta anses hänförligt till yrkesmässig trafik.

*Kommerskollegium* framhåller i motsats härtill, att det, om ej reglerings-systemet skall brytas sönder, torde bliva nödvändigt att låta körning enligt årskontrakt falla under förordningens tillämpning, såsom redan nu är fallet.

*1939 års traktorsutredning* anser den av trafikutredningen föreslagna bestämmelsen, enligt vilken varje åt »annan» — icke såsom nu åt »allmänheten» — mot ersättning utförd körning skulle vara att anse såsom yrkesmässig trafik, ägnad att från jordbrukets synpunkt väcka allvarliga betänkligheter. Tillämpning av en dylik bestämmelse skulle göra det omöjligt för en jordbrukare att med tillfälliga mindre körningar till kvarn, station och dylikt bistå en granne, som icke äger nödigt transportmedel, därest ersättning därför utginge. En sådan konsekvens skulle enligt traktorsutredningens förmenande i många fall framkalla praktiska svårigheter och leda till en fördyring av jordbrukets transporter. Enligt traktorsutredningens mening bör liksom hittills den omfattning, i vilken tillhandahållandet äger rum, oavsett om det sker med bil eller traktortåg, vara avgörande, då det gäller avgränsning av begreppet yrkesmässig trafik. Traktorsutredningen förordar därför, att i definitionen på yrkesmässig trafik bibehålles kravet på att automobilen skall hava mot ersättning tillhandahållits allmänheten.

Från detta yttrande som innefattar utredningsmannens samt fyra sakkunnigas samstämmade mening har en sakkunnig, tillika på sin tid ledamot av 1936 års trafikutredning, anfört reservation samt förklarat sig förhindrad att frånträda den

ståndpunkt, han i förevarande avseende jämte övriga ledamöter av trafikutredningen föreslagit.

#### Departementschefen.

Den i § 23 av nu gällande 1930 års motorfordonsförordning förekommande definitionen på yrkesmässig trafik, enligt vilken dylik trafik föreligger när automobil mot ersättning tillhandahålles allmänheten, har, såsom framgår av det föregående, sedan mer än 30 år städse använts i de författningar, som på detta område avlöst varandra, och såväl allmänhet som yrkesutövare och rättstillämpande myndigheter måste anses hava blivit förtrogna därmed. Tolkningen av detta begrepp kan stödja sig icke allenast på förarbeten till nämnda författningar utan även på ett avsevärt antal prejudikat, i vilka dess innebörd i särskilda fall klarlagts. Det torde icke med fog kunna sägas, att rättstillämpningen på detta område hittills kränkt vare sig allmänhetens intresse av att icke onödiga hinder läggas i vägen för utnyttjande av beståndet av bilar i yrkesmässig trafik eller biltrafikutövarnas befogade krav på skydd i sin yrkesutövning, utan torde tvärtom på ett i det hela tillfredsställande sätt hava lyckats avväga dessa båda intressen. En ändring av definitionen på detta begrepp synes därför icke böra ifrågakomma utan synnerligen vägande skäl. Den av 1936 års trafikutredning föreslagna ändrade lydelsen skulle genom utbyte av ordet »allmänheten» mot »annan» åt begreppet yrkesmässig trafik giva en annan och avsevärt mera vidsträckt innebörd än hittills, i det att det i ordet »allmänheten» liggande kravet på att tillhandahållandet skulle hava skett i viss omfattning skulle bortfalla och i stället varje, om än alldeles tillfällig körning, som mot ersättning utfördes åt annan, skulle bliva att hänföra till yrkesmässig trafik med de i paragrafen särskilt angivna undantagen. En viss begränsning skulle dock komma att ligga däri, att enligt utredningens motivering körning icke skulle anses utförd mot ersättning, därest den därför lämnade gottgörelsen icke överstege självkostnaden.

Enligt min mening måste anses riktigt, att de, som med vederbörligt tillstånd ägna sig åt utövningen av biltrafik såsom yrke och iklätt sig därmed förenade förpliktelser, skyddas mot att andra söka bereda sig sådana förmåner, som kunna följa med yrkesutövningen, utan att ikläda sig motsvarande förpliktelser. Däremot synes det anspråk på skydd mot obehörig yrkesutövning, som trafikbilägarna med fog kunna framställa, icke böra utsträckas till att avse monopol på varje i samhället förekommande, om än så tillfälliga körning, för vilken ersättning utgår, eller med andra ord till att varje sådan körning skulle, om den utfördes utan tillstånd till yrkesmässig trafik, kriminaliseras såsom intrång i den yrkesmässiga trafiken. Att åt den yrkesmässiga trafikens begrepp giva ett så stort omfång torde knappast vara förenligt med hittills gällande uppfattning om den yrkesmässiga trafikens uppgift och omfattning, och för varje fall skulle därigenom komma att förbjudas ett stort antal transporter, vilkas utförande det från samhällsekonomiens synpunkt sett icke kan vara något intresse att förhindra, såsom t. ex. om ägaren av en lastbil tillfälligt medtager en

varukvantitet åt en granne på samma gång som han utför en transport för egen räkning. Även om i dylikt fall ersättning skulle utgå, synes förfarandet icke behöva betraktas såsom otillåtligt; först när det får karaktär av yrkesutövning genom att vederbörande systematiskt utnyttjar bilen för förvärvsändamål, synes han hava gjort sig skyldig till intrång i den yrkesmässiga trafiken. En bestämmelse, som nödvändiggjorde att för varje tillfälligt trafikändamål anlita en måhända avlägset boende trafikutövare, skulle med de stora avstånd och det relativt ringa antal yrkesutövare, som förekomma i vissa delar av landet, i hög grad fördyra och försvåra för befolkningen nödvändiga transporter. Det är heller knappast troligt att en sådan bestämmelse skulle komma att respekteras eller att det skulle vara möjligt att upprätthålla densamma.

Efter min mening bör således den omfattning, i vilken automobilen ställes till förfogande, fortfarande liksom hittills vara avgörande för frågan, huruvida yrkesmässig trafik skall anses föreligga eller icke. En rent tillfällig körning, som icke antyder försök att systematiskt utnyttja bilen för förvärvsändamål, bör på grund härav liksom hittills icke vara hänförlig till yrkesmässig trafik, även om ersättning för densamma utgått. Däremot kan jag för min del icke finna någon avgörande betydelse böra i och för sig tilläggas ersättningens storlek i förhållande till driftkostnaden. Frånsett att det kan vara ovisst, huruvida med driftkostnad bör förstås såväl fasta som föränderliga kostnader och att beräkandet av de förras andel i en enstaka trafikprestation är praktiskt sett omöjligt, föreligger enligt min mening otvivelaktigt yrkesmässig trafik även i sådana fall, då exempelvis en person, i syfte att minska kostnaderna för en sin privatbil, mot ersättning, som understiger driftkostnaden, systematiskt medtager passagerare eller gods för andras räkning i bilen. Avgörande synes i stället, såsom nyss framhållits, böra vara den omfattning, i vilken automobilen ställes till förfogande och huruvida densamma därigenom kan anses systematiskt utnyttjad för förvärvsändamål. Då denna princip synes vara tillräckligt tydligt uttryckt i den hittills gällande definitionen på yrkesmässig trafik och därpå grundad rättspraxis, har jag icke funnit skäl föreligga att i denna del frångå nämnda definition.

## Ifrågasatta undantag från förordningens tillämplighetsområde.

### 2 §.

#### A. Vissa transporter av eller för offentlig myndighet eller för vissa trängande behov. (2 § p. 1).

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 92—94.)

I trafikutredningens betänkande framhålls, att tvekan för närvarande råder, huruvida och i vad mån transporter, som offentlig myndighet utför eller låter utföra — exempelvis för transport av sjuka — täckas eller böra täckas av begreppet yrkesmässig trafik. För egen del anför utredningen härom följande.

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

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

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

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

Utredningens förslag har föranlett bland annat följande erinringar.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län:* Av den föreslagna bestämmelsen framgår ej, om undantagsbestämmelsen är tillämplig även då en privat person vid sjukdom eller olycksfall snabbt måste transporteras till läkare eller sjukhus och omedelbar tillgång till trafikbil saknas. Denna fråga har en särskild betydelse för nämnda glest bebyggda län.

*Stockholms läns förenade trafikbilägare och Uppsala läns trafikbilägareorganisation:* Till den föreslagna bestämmelsen bör tilläggas: »därest icke utan påtaglig olägenhet trafikbil för personbefordran kan för ändamålet anlitas.»

*Länsstyrelsen i Uppsala län:* Den föreslagna undantagsbestämmelsen omfattar även bärgningsbilar. Dessa hava hittills alltid ansetts böra behandlas såsom fordon i yrkesmässig trafik, och någon anledning till ändring härutinnan föreligger icke.

*Länsstyrelsen i Östergötlands län:* Undantag bör ske jämväl för forsling av sopor och avfall med bil, tillhörig kommunalt renhållningsverk.

*Kronobergs trafikbilägareförening:* Undantagen böra strykas. Skulle så icke kunna ske, ifrågasättes anmälningsskyldighet.

#### B. Vissa transporter för postverkets räkning.

Under erinran att *generalpoststyrelsen* påyrkat, att bestämmelserna om yrkesmässig trafik icke måtte tillämpas på av postverket förhyrd bil, som uteslutande användes i posttransporter, har *trafikutredningen* framhållit, att de transporter, som verkställas på uppdrag av affärsdrivande verk och därmed jämställda, i princip borde falla in under begreppet yrkesmässig trafik. Därest behov av dylika transporter föreläge samt desamma lämpli-



gen ej kunde ombesörjas av tillgängliga tillståndsinnehavare, komme de tillståndsgivande myndigheterna givetvis ej att vägra tillstånd för ifrågavarande körningar, varvid tillståndet lämpligen ej borde givas vidare innehåll än vad transporternas natur krävde. Utredningen har därför icke föreslagit något undantag för oförmälda slag av transporter. Däremot framhåller utredningen att, därest särskilda förhållanden skulle påkalla undantag för vissa körningar, som utföras av eller på uppdrag av offentlig myndighet, kan Kungl. Maj:t i administrativ ordning med stöd av § 45 i utredningens förslag besluta, att ifrågavarande transporter helt eller i vissa hänseenden icke skola underkastas de rättsregler, som gälla för den yrkesmässiga trafiken i allmänhet. Detta stadgande i § 45 bör dock enligt utredningens mening tillämpas med den största försiktighet.

#### Över förslaget avgivna yttranden.

Utredningens förslag i denna del har föranlett följande yttranden.

*Sveriges trafikbilägares riksorganisation:* Det är oundvikligen nödvändigt, att de undantag, som tillämpats för av postverket och statens järnvägar utövad biltrafik, upphävas.

*Generalpoststyrelsen* påyrkar bestämt, att såsom undantagsbestämmelse måtte upptagas en punkt av följande lydelse: »transporter uteslutande av post för postverkets räkning», samt anför till stöd härför följande.

Linjetrafikbilarna äro sällan användbara, då det gäller utförande av s. k. åkande lantbrevbäring, d. v. s. då förarna hava till åliggande att till allmänheten utlämna och från allmänheten till befordran mottaga postförsändelser av varjehanda slag. Även tillfälliga posttransporter för postverkets räkning äro understundom erforderliga. Därest för körslor av ifrågavarande slag skulle erfordras trafiktillstånd, komme detta att väsentligt försvåra postverkets strävanden att rationellt och ekonomiskt ordna postbefordringen på landsbygden. Möjligheterna att åstadkomma förbättrade postförbindelser skulle i många fall bliva beroende av de tillståndsgivande myndigheterna, vilket torde få anses olämpligt, då dessa myndigheter helt naturligt icke kunna vara insatta i postbefordringsfrågor, och då styrelsen är den statliga myndighet, som bär ansvaret för att postbefordringen ordnas på ändamålsenligt sätt. Visserligen har trafikutredningen uttalat, att därest behov av sådana biltransporter, varom här är fråga, föreligger samt desamma lämpligen ej kunna ombesörjas av tillgängliga tillståndsinnehavare, de tillståndsgivande myndigheterna givetvis ej komma att vägra tillstånd för ifrågavarande körningar, men detta uttalande utgör dock icke någon garanti för att sagda myndigheter alltid komma att tillmötesgå postverkets önskemål om trafiktillstånd. Skulle emellertid så vara förhållandet, blir tillståndsgivningen, när fråga är om transport uteslutande av post för postverkets räkning, en tom formalitet, som endast förtynger arbetet för såväl de tillståndsgivande myndigheterna som för postverket. Det synes generalpoststyrelsen fullkomligt orimligt, att allmänheten under långa tider skall nödgas underkasta sig olägenheten av försämrade postförbindelser endast därför att trafiktillstånd måste avvakts för postens lämpliga transporterande. I flera länder, exempelvis Finland, hava också från bestämmelserna om yrkesmässig trafik undantagits posttransporter. Goda postförbindelser för allmänheten torde vara av minst lika stor betydelse som transporter av mjölk till mejeri eller av slaktdjur till slakteri.

### C. Vissa av järnvägsförvaltning anordnade biltransporter.

Frågan huruvida järnvägsförvaltning borde tillerkännas rätt att utan särskilt trafikillstånd anordna godstransporter med automobil för ersättande eller till kompletterande av med järnväg utförd godstransport har under senare års utredningsarbete flera gånger varit föremål för prövning.

Majoriteteten av 1936 års trafikskunniga föreslog, att i förordningen om yrkesmässig trafik skulle upptagas en bestämmelse av i huvudsak följande innehåll.

Utan hinder av vad om yrkesmässig trafik är i denna förordning stadgat må automobil av järnvägsförvaltning användas i närgodslinjetrafik mellan järnvägens stationer till fullgörande av befordringsskyldighet, som enligt gällande järnvägstrafikstadga åligger förvaltningen.

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

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

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

Två av de skunniga ansågo den av majoriteteten föreslagna undantagsbestämmelsen ej påkallad.

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

#### 1932 års trafikutrednings förslag.

1936 års trafikutredning anför i denna del: Vad utredningen anført beträffande rätt för generalpoststyrelsen att anordna posttransporter med automobil gäller även beträffande rätt för järnvägar att anordna transporter av nu ifrågavarande slag. Utredningen har alltså — under hänvisning till att Kungl. Maj:t med stöd av 35 § skulle kunna besluta, att ifrågavarande transporter helt eller delvis icke skola underkastas de rättsregler, som gälla för

den yrkesmässiga trafiken i allmänhet — icke funnit skäl att förorda, att ifrågavarande slag av utav järnvägsförvaltningarna anordnade biltransporter skulle redan i författningen genom en särskild författningsbestämmelse undantagas från tillämpningen av bestämmelserna om yrkesmässig trafik.

#### Uttranden över utredningens förslag.

Utredningens förslag i nu ifrågavarande del har föranlett erinringar från såväl *järnvägsstyrelsen* som *svenska järnvägsföreningen*, vilka hemställa, att ifrågavarande av järnvägsförvaltning anordnade transporter måtte undantagas från bestämmelserna om yrkesmässig trafik.

*Järnvägsföreningen* anför huvudsakligen: Utredningen har rekommenderat, att järnvägarnas egna biltransporter, såväl sådana vilka i rationaliserings-syfte ersätta tåg, som sådana som avse hemforsling av järnvägsgods jämlikt trafikstadgan § 75 från bestämmelsestationen till mottagaren, skola i första hand ombesörjas av järnvägarnas konkurrenter. Att i samband härmed tala om likaställande i konkurrensmöjligheter torde icke vara berättigat. Samtidigt som lastbilarna ensamma råda över den med järnvägarna konkurrerande landsvägstransporten, få de möjlighet att bestämma över en delfrakt i järnvägarnas genom kombination av lastbilstransport och järnvägstransport ordnade dörr-till-dörr-trafik. Rättvisan kräver, att järnvägarna befrias från denna den yrkesmässiga lastbilstrafikens bestämmande över deras fraktbildning, och av detta skäl bör järnvägarnas egen lastbilstrafik undantagas från förordningen om yrkesmässig trafik.

*Järnvägsstyrelsen* anför: En bestämmelse av samma innehåll som i den finländska förordningen av den 30 december 1937 om trafik med motorfordon (se nedan), enligt vilken statsjärnvägarna må utan särskilt tillstånd använda bil för befordran av vissa järnvägsförsändelser, kräves jämväl för vårt lands del, för såvitt en önskvärd utvidgning av landets förbindelsenät skall kunna inom rimlig tid åvägabringas. Det rationella måste vara, att statens järnvägar tillåtas utveckla sig till en allmän institution för planmässig befordran av resande och gods med användande av för varje fall lämpligaste transportsätt, en omvandling, som också redan är ett stycke på väg i och med viss biltrafiks anknytning till järnvägarna. — Bestämmande för denna utvecklingsram bör vara allenast samhällets behov av effektiva och billiga befordringslägenheter.

Trafikutredningens argumentering beträffande förevarande fråga, kan styrelsen icke finna bärande. Det gäller här transportprestationer, som till sin huvudpart falla under järnvägstrafikstadgan; de särskilda regleringsbestämmelser, som eventuellt kunna krävas, böra följaktligen stå i samklang med denna stadga. Rationellt synes vid sådant förhållande vara, att låta *förevarande* författning avse endast den yrkesmässiga trafik, för vilken ingen annan reglering finnes.

Järnvägsstyrelsen vågar icke hysa någon absolut tillit till den av trafikutredningen uttalade meningen om möjligheten för en järnvägsförvaltning att för angivna fall erhålla ett sökt trafiktillstånd. Både inom statens järnvägars egen rörelse och vid enskilda järnvägar inträffade fall ha nämligen visat, att vederbörande myndigheter visat ringa förståelse för järnvägarnas önskemål i berörda avseende. Härigenom ha järnvägarna hänvisats till att för berörda transporter anlita sina konkurrenter. Genom dessas inträdande såsom medbestämmande i den samlade fraktavgiften vid dörr-till-dörr-trafiken har järnvägens möjlighet att tävla med den direkta biltrafiken beskurits.

Järnvägsstyrelsen hemställer, att i förordningens § 1 måtte utsägas, att från tillämpningen av förordningen skola undantagas transporter, vilka järnvägsförvaltning till fullgörande av befordringsskyldighet enligt järnvägstrafikstadgan utför mellan järnvägens stationer ävensom avhämtning och hemforsling till trafikant av järnvägsgods.

#### Utländsk rätt.

Det må anmärkas, att i vissa utländska författningar undantagsbestämmelser i nu ifrågakvarande syfte meddelats.

Enligt den *finska* förordningen den 30 december 1937 om trafik med motorfordon äger postverket rätt att utan tillstånd använda bil för befordran av gods. Likaså äro statsjärnvägarna berättigade att utan tillstånd använda bil för befordran av järnvägsförsändelser från bestämmelsestation till mottagare och från avsändare till järnvägsstation eller för att ersätta sådana tågturer å viss bandel, som det icke lönar sig att upprätthålla.

Enligt den *tyska* lagen om personbefordran till lands den 4 december 1934 § 14 behöva den tyska riksposten och den tyska riksbanan icke särskilt tillstånd till inrättande av linjetrafik och viss beställningstrafik för personbefordran. Ej heller behöver tyska riksbanan särskilt tillstånd enligt lagen om fjärrgodstrafik med motorfordon den 26 juni 1935 för bedrivande av fjärrgodstrafik med egna automobiler. För i dylik trafik utförda transporter skall emellertid ersättning utgå enligt de för fjärrtrafiken i övrigt gällande taxor.

#### D. Vissa med sjötransporter kombinerade biltransporter.

I huvudsak samma ståndpunkt som järnvägarna beträffande kombinerade järnvägs- och biltransporter intager *Sveriges allmänna sjöfartsförening* beträffande biltransporter kombinerade med sjötransporter.

Föreningen framhåller, att det är av synnerlig vikt, att några svårigheter icke uppställas för redarna att fullfölja en rationalisering av sin transportverksamhet genom en utbyggnad under enhetlig regi av förekommande sjö- och biltransporter. Denna synpunkt har enligt föreningens uppfattning icke vunnit tillräckligt beaktande i det förevarande förslaget. Föreningen yrkar därför på en omredigering, som bättre tillgodoser nämnda synpunkt.

#### E. Vissa transporter i övrigt.

I vissa av de över utredningens förslag avgivna utlåtandena har ifrågasatts, att särskilda slag av transporter — utöver nedan omförmälda, under särskild rubrik behandlade transporter av mjölk och mjölkprodukter m. m. — skulle undantagas från tillämpningen av bestämmelserna om yrkesmässig trafik.

*Länsstyrelsen i Östergötlands län* anser forsling av sopor och avfall med bil, tillhörig kommunalt renhållningsverk, böra undantagas.

*Länsstyrelserna i Malmöhus och Västernorrlands län* förorda, att förordningen icke tillämpas på liktransporter, enär fråga därvid icke är om befordran av personer eller gods i egentlig mening.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framhåller, att bland undantagen från förordningens tillämpning bör även angivas det fall, att bil jämte förare tillhandahålles för utförande av snöplogning, sladdning eller liknande väg-arbete, under vilket inga transporter utföras, och där bilen således är att betrakta såsom vägmaskin.

#### Departementschefen.

De av trafikutredningen föreslagna undantagsbestämmelserna i § 1 punkt 1) av utredningens förslag äro närmast föranledda av den formulering, som utredningen givit åt begreppet yrkesmässig trafik. Om emellertid, såsom ovan förordats, den ursprungliga definitionen bibehålles, minskas onekligen behovet av undantagsbestämmelser av nu ifrågasatt innehåll. Det slag av transporter, som avses under nämnda punkt, torde nämligen, därest de icke utföras med för ändamålet särskilt byggda eller eljest i yrkesmässig trafik använda bilar, så sällan utföras mot ersättning med privatbilar, att transporten redan på grund av sin tillfälliga karaktär icke torde anses såsom yrkesmässig. Ej heller lär hittills hava ifrågasatts, att en dylik med privatbil utförd transport skulle anses hänförlig till yrkesmässig trafik. Anorlunda kan dock saken ställa sig i fråga om ambulansbilar eller jämförliga av sjukhus eller andra offentliga institutioner innehavda bilar, som mot ersättning regelbundet ställas till förfogande.

På grund av vad nu anförts har trafikutredningens förslag i nu ifrågasvarande del av mig upptagits med viss redaktionell jämkning.

Vad angår det ifrågasatta undantagandet av vissa med automobil utförda *posttransporter*, må erinras, att enligt ett i utredningens betänkande omnämnt rättsfall hava transporter, som för postverkets räkning skett för ombesörjande av lantbrevbäring med automobil mot ersättning, icke ansetts hänförliga till yrkesmässig trafik. Enligt 56 § i 1930 års motorfordonsförordning, som i nu förevarande del alltjämt gäller, må undantag i särskilt hänseende från förordningen medgivas beträffande vissa motorfordon eller motorredskap, och enligt § 45 i trafikutredningens nu förevarande förslag, i vilket i denna del icke ifrågasättes någon ändring, skulle Kungl. Maj:t eller den myndighet, Kungl. Maj:t därtill förordnar, kunna beträffande viss yrkesmässig trafik medgiva undantag i särskilt hänseende från bestämmelserna i förordningen om yrkesmässig trafik. Med stöd av omnämnda, nu gällande bestämmelser har Kungl. Maj:t jämväl genom brev den 29 januari 1937 (nr 38) medgivit undantag i vissa hänseenden från gällande trafikförfattningar beträffande postverket tillhöriga motorfordon m. m. och något hinder för att Kungl. Maj:t meddelar de ytterligare bestämmelser, som i detta avseende kunna anses erforderliga, synes ej föreligga. Under 20 § förordar jag ock föreskrift, enligt vilken i linjetrafik för personbefordran gods må medföras för postverkets räkning allenast efter anmälan till tillståndsgivande myndigheten. På grund härav finner jag behovet av att, på sätt av generalpoststyrelsen ifrågasatts, redan i detta sam-

manhang meddela bestämmelser, varigenom transporter för postverkets räkning skulle helt falla utanför förordningens tillämplighetsområde, icke tillräckligt ådagalagt.

Vad nu anförts torde i huvudsak gälla även beträffande det av *järnvägsstyrelsen* och *svenska järnvägsföreningen* framförda förslaget om undantagande av vissa med järnvägstransporter kombinerade biltransporter från vanliga bestämmelser om yrkesmässig trafik. Härvid torde tillika böra beaktas, att en sådan undantagsbestämmelse rättvisligen icke torde kunna gälla allenast järnvägarna med förbigående av sjöfarten. Att åter ställa hela den biltrafik, som av järnvägs- eller sjöfartsföretag bedrivs i kombination med järnvägs- eller ångbåtstransporter, utanför regleringen av den yrkesmässiga trafiken skulle knappast vara rättvist mot de enskilda trafikutövarna, av vilka många driva motsvarande trafik, och det är icke osannolikt, att en dylik anordning, varigenom en stor del av den i landet bedrivna yrkesmässiga biltrafiken skulle falla utanför tillståndsgivningen, skulle på längre sikt visa sig medföra större nackdelar även för järnvägar och sjöfart än det nuvarande systemet. I detta sammanhang anser jag mig emellertid böra framhålla, att onödiga hinder enligt min mening icke böra läggas i vägen för järnvägar och sjöfart att på angivet sätt rationalisera sin rörelse och att, om särskilt trafiktillstånd för ändamålet erfordras, sådant skäligen bör meddelas.

Vad angår övriga ovan omförmälda, i detta sammanhang ifrågasatta undantag från förordningens tillämplighetsområde har jag funnit vissa skäl tala för att, i likhet med vad fallet är exempelvis i Tyskland undantaga transporter av lik från eljest gällande bestämmelser om godsbefordran med automobil, för den händelse de verkställas med för ändamålet särskilt byggda och uteslutande för sådana transporter använda motorfordon. Då emellertid en praxis, enligt vilken tillstånd även för ombesörjandet av nämnda slag av transporter anses erforderligt, redan synes hava vunnit stadga, har jag icke funnit skäl att föreslå bestämmelser, som skulle innebära ändring häri.

Beträffande övriga ovan omförmälda förslag till undantagsbestämmelser är jag för min del ense med *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* därom, att till yrkesmässig trafik icke bör hänföras sådana fall, där bil jämte förare tillhandahålles för utförande av snöplogning eller liknande vägarbeten utan att samtidigt användas för transportändamål. Lämpligen synes mig detta kunna komma till uttryck genom att definitionen på yrkesmässig trafik kompletteras med bestämmelse, som begränsar dylik trafik till sådana fall, då automobil tillhandahålles för *person- eller godsbefordran*.

Vad slutligen angår det av *länsstyrelsen i Östergötlands län* framförda förslaget, att forsling av sopor och avfall med bil, tillhörig kommunalt renhållningsverk, bör undantagas från bestämmelserna om yrkesmässig trafik, torde enligt min mening någon bestämmelse i dylikt syfte icke vara erforderlig. Sådana bilar, varom i angivna fall är fråga, ställas icke till för-

fogande för allmänheten utan förbli under vederbörande kommunala renhållningsverks disposition och utföra transporter för dess räkning, även om transportgodset hämtas hos enskilda. Detta förfarande torde icke kunna anses hänförligt till yrkesmässig trafik i högre grad än om exempelvis en firma med egen bil låter avhämta uppköpt gods hos olika säljare. Såvitt det är mig bekant, torde ej heller hittills i rättspraxis hava förekommit något fall, på grund varav trafiktillstånd skulle anses erforderligt för nu ifrågavarande ändamål.

#### **F. Vissa transporter av mjölk och mjölkprodukter m. m. (2 § p. 2).**

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 99—110.)

Jämlikt beslut vid 1936 års riksdag inflöt genom kungörelse den 30 juni 1936 (nr 448) en bestämmelse i 23 § 1930 års motorfordonsförordning av innebörd, att de särskilda bestämmelserna om yrkesmässig trafik icke skulle äga tillämpning, »där automobil användes för transport uteslutande av mjölk, mjölkprodukter eller slaktdjur».

#### **Trafikutredningens förslag.**

Frågan om befogenheten av ifrågavarande bestämmelse har under förarbetena till trafikutredningens betänkande varit föremål för en utförlig utredning, rörande vars närmare innehåll må hänvisas till betänkandet. För egen del har utredningen ställt sig avvisande till framkomna förslag om bestämmelsens slopande eller om utvidgning av dess tillämpningsområde till att avse även transporter av skogsprodukter, fisk m. m. Däremot har utredningen ansett skäl tala för en jämkning av ifrågavarande undantagsbestämmelse på det sätt, att från förordningens tillämpning undantagas transporter uteslutande av mjölk och mjölkprodukter från mjölkproducent till mejeri, återförsäljare eller förbrukare samt från mejeri till mjölkproducent ävensom transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri. I enlighet härmed skulle undantagsbestämmelsen icke vidare gälla sådana körningar från mejeri till återförsäljare, som mejeriet kan låta utföra, liksom ej heller transporter av slaktdjur från producent till uppköpare eller andra till slakteri icke hänförliga mottagare.

#### **Yttranden över trafikutredningens förslag.**

I huvudsak samma meningsskiljaktigheter, som yppat sig under den tidigare utredningen, hava även framkommit i avgivna utlåtanden över trafikutredningens nu ifrågavarande förslag. Till den del dessa yttranden avvika från detta förslag, innebära de hemställan antingen om fullständigt slopande av ifrågavarande bestämmelse eller om dess utvidgning till att avse även andra slag av transporter än de i utredningsförslaget angivna.

För fullständigt slopande av ifrågavarande undantagsbestämmelse uttala sig bland annat olika *organisationer av trafikbilägare, länsstyrelserna i Uppsala, Gotlands, Värmlands och Örebro län*. Därvid framhålles bland annat, att de intressen, som föranlett det nu gällande undantaget, kunde bättre tillgodoses genom en differentierad tillståndsgivning. Det finnes nämligen anledning antaga, att lantbefolkningen är bättre betjänad av ett tillstånd till linjetrafik för befordran av — förutom mjölk och mjölkprodukter — smärre paket, ägg, trädgårdsprodukter o. dyl. till närliggande stad eller annat större samhälle samt vid återfärden befordran av redskap och andra förnödenheter, än möjlighet att utan särskilt tillstånd få transportera endast mjölk, mjölkprodukter och slaktdjur.

Även *svenska järnvägsföreningen* och *järnvägsstyrelsen* uttala sig för slopandet av bestämmelserna under framhållande bland annat, att de otvivelaktigt äro ägnade att bringa oreda i transportsystemet och hava givit upphov till olaga trafik.

*Länsstyrelsen i Kronobergs län* anser, att utövare av sådan trafik, som avses i undantagsbestämmelsen, böra åläggas anmälningskyldighet, då kännedom om antalet dylika transporter torde vara av visst intresse såväl ur statistisk synpunkt som för bedömning av det lokala trafikbehovet.

För utvidgning av undantagsbestämmelsen uttala sig *lantbruksstyrelsen, svenska ägghandelsförbundet, Sveriges skogsägareförbund* och *skogsägareföreningens riksförbund* samt, i viss utsträckning, *länsstyrelsen i Malmöhus län*.

*Lantbruksstyrelsen* anser, att andra stycket bör erhålla följande lydelse:

2) dels transporter av mjölk, mjölkprodukter, slaktdjur, ägg och slaktfjäderfä från producent till uppsamlings- eller förädlingsställe, återförsäljare eller förbrukare, dels ock transporter från sådant uppsamlings- eller förädlingsställe, därest varan efter förädling av producenten återtagits.

Till stöd härför anför *lantbruksstyrelsen*, som jämväl överlämnat en av Svenska ägghandelsförbundet till styrelsen ingiven skrift, bland annat följande.

Liksom beträffande mjölk- och slaktdjur har distributionen av ägg alltmer överflyttats på jordbrukarnas sammanslutningar, vilket innebär, att äggen i stor utsträckning levereras till särskilda uppsamlingsställen, vilka ofta äro belägna vid eller inom mejerierna. Uppsamling av ägg kan därigenom förbilligas. Transporterna till ägguppsamlingsställe, som icke äro beläget i eller vid mejeri, äro i allt väsentligt av samma art som transporterna till ett mejeri och böra undantagas från bestämmelserna om yrkesmässig trafik. Ägg böra på grund härav hava samma förmånsställning som mjölk- och mjölkprodukter. Även slaktfjäderfä anser styrelsen böra behandlas på samma sätt.

I *svenska ägghandelsförbundets* ovannämnda skrivelse framhålles, att den omständigheten att transporter av ägg icke för närvarande behandlas efter samma regler som mjölktransporter vållat betydande svårigheter, då i många fall sedan gammalt ägg transporteras samtidigt med mjölk. Hittills ha myndigheterna selt genom fingrarna med att så skett, men förbundet anser en ändring av gällande bestämmelser erforderlig i samband med en omarbetning av övriga bestämmelser om yrkesmässig trafik.



Sveriges skogsägareförbund åberopar sin i utredningens betänkande refererade skrivelse (sid. 103) med hemställan att virkestransporter måtte ställas utanför bestämmelserna om den yrkesmässiga trafiken.

Skogsägareföreningens riksförbund anser, att bestämmelserna om virkestransporter för skogsbrukets del böra antingen helt skiljas från bestämmelserna om yrkesmässig trafik eller ock uppmjukas på sådant sätt, att tillstånd till virkestransporter under viss tidsintervall med bilar, som eljest icke användas i yrkesmässig trafik, kan vid trängande behov utan tidsspillan erhållas.

#### Departementschefen.

Syftet med den nu gällande bestämmelsen, enligt vilken föreskrifterna angående yrkesmässig trafik icke skola äga tillämpning, där automobil användes för transport uteslutande av mjölk, mjölkprodukter eller slaktdjur, har varit att till gagn för såväl konsumenter som producenter söka underlätta omsättningen av de varuslag, varom i sammanhanget är fråga, av vilka särskilt mjölk och mjölkprodukter erfordra på en gång snabba och billiga transporter. För att en dylik bestämmelse skall vara av praktiskt värde, måste förutsättas, att densamma har en relativt vidsträckt innebörd, så att icke, till följd av att vissa delar av distributionen undantagas från eljest medgivna lättnader, stockningar eller hinder däri uppstå. Alltför detaljerade föreskrifter kunna också förorsaka, att olika bestämmelser komma att gälla för transporter, som i själva verket äro nära jämförbara, vilket ger befogade anledningar till missnöje, och leder antingen till bestämmelsernas åsidosättande eller till bestående praktiska olägenheter.

Vad nu närmast angår innehållet av de av trafikutredningen föreslagna bestämmelserna beträffande transporter av mjölk och mjölkprodukter, måste enligt min mening befaras, att desamma kunna förorsaka praktiska olägenheter av nyss angivet slag. Dessa bestämmelser innefatta icke sådana transporter, som ske exempelvis från mejeri till mejeri, från mjölkuppsamlingsställe till mejeri eller transporter av mjölk till konsument vid återresa från mejeri, vilka sistnämnda slag av transporter torde förekomma i tämligen stor utsträckning.

Även svårigheterna för de myndigheter, som hava att övervaka tillämpningen av bestämmelserna om yrkesmässig trafik, att kontrollera huruvida förekommande transporter av mjölk och mjölkprodukter äro av sådan beskaffenhet, som avses i den av trafikutredningen föreslagna bestämmelsen, måste i detta sammanhang beaktas. Om transport av mjölk sker under sådana förhållanden, att tillstånd därtill rätteligen skulle enligt trafikutredningens förslag krävas, torde detta ofta nog ske allenast såsom del av en i övrigt fri mjölktransport. Det förefaller sannolikt, att polis och åklagarmyndigheter snart nog skulle resignera inför uppgiften att söka i dylika fall utröna vad som kan vara tillåten eller icke tillåten transport. Den praktiska verkan av bestämmelsen bleve sannolikt — huru densamma än i detaljer utformades — att, liksom vad nu är fallet, samtliga transporter ute-

slutande av mjölk eller mjölkprodukter komme att verkställas utan att särskilt tillstånd för ändamålet förvärvades.

Vid övervägandet av ovan angivna omständigheter har jag stannat för den meningen, att en inskränkning, på sätt trafikutredningen föreslagit, i nu gällande bestämmelser om rätt att utan särskilt tillstånd verkställa transporter uteslutande av mjölk och mjölkprodukter skulle vara utan egentlig praktisk nytta från den yrkesmässiga trafikens synpunkt sett men däremot för konsumenter och producenter ofta nog föranleda praktiska olägenheter, som skulle framkalla irritation och yrkanden på återgång till nu gällande bestämmelser. På grund härav har jag ej funnit skäl att i detta avseende föreslå någon ändring i sistnämnda bestämmelser.

I viss mån annorlunda ställer sig saken beträffande den av utredningen föreslagna inskränkningen i fråga om transport av slaktdjur. I likhet med utredningen finner jag övervägande skäl tala för att undantaget i detta avseende inskränkes till att avse dylika transporter till men icke från slakteri. Undantag i fråga om sistnämnda slag av transporter torde icke vara av praktisk betydelse. Erinras må även, att transporter till slakteri av slaktdjur numera i regel torde ske med särskilda, slakterierna tillhöriga bilar och att därför även den föreslagna undantagsbestämmelsen i denna del icke har någon större betydelse från den yrkesmässiga trafikens synpunkt sett.

På sätt av *lantbruksstyrelsen* och *svenska ägghandelsförbundet* anförts, sker numera uppsamling av ägg till stor del i huvudsak i samband med mjölktransporterna. Av praktiska skäl torde därför transporter av ägg böra behandlas enligt samma regler som mjölktransporter. En härav föranledd jämkning i det av utredningen framlagda förslaget har vidtagits.

Vad angår övriga i detta sammanhang aktuella ändringsförslag, som i det föregående ej särskilt berörts, har jag icke funnit desamma böra föranleda ändring i det av trafikutredningen framlagda förslaget.

### **Dispositionen av inledande bestämmelser i förordningen om yrkesmässig trafik.**

Det av trafikutredningen framlagda förslaget till lydelse av 1 § är ägnad *dels* åt uppgiften att fastställa begreppet yrkesmässig trafik, *dels ock* åt att ange de särskilda slag av transporter, å vilka förordningen icke skall vara att tillämpa. Ur redigeringsynpunkt synes det vara fördelaktigare att i en särskild paragraf behandla förstnämnda begrepp och att därefter i en följande paragraf upptaga undantagsbestämmelserna, varvid tillika torde böra angivas, att undantagen endast avse föreskrifterna om yrkesmässig trafik (icke exempelvis uthyrningsrörelse). Till den paragraf, som upptager undantagen, torde därvid lämpligen böra överföras även första delen av 45 § i utredningens förslag, enligt vilken undantag i särskilt hänseende från förord-

ningens bestämmelser kan meddelas av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar. Till 1 § torde böra fogas den i utredningens förslag under § 41 förekommande bestämmelsen, att vad om bil är i denna förordning stadgat skall i tillämpliga delar gälla jämväl i avseende å motorcykel och traktortåg. En omredigering av förordningens inledande föreskrifter har skett i enlighet härmed.

### Om uppsikt över den yrkesmässiga trafiken.

#### Inrättandet av ett centralt organ för handläggning av vissa frågor angående yrkesmässig trafik.

##### 3 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 110—121.)

#### Tidigare framlagda förslag.

Av samtliga de sakkunniga — 1932 och 1936 års trafikutredningar samt 1936 års trafiksakkunniga — som deltagit i det under senare år bedrivna utredningsarbetet, har behovet av ett centralt organ för handläggning av vissa frågor rörande den yrkesmässiga biltrafiken med styrka framhållits.

1936 års trafiksakkunniga anförde härom bl. a. följande:

Den yrkesmässiga automobiltrafiken är det enda för näringslivet och allmänheten betydelsefulla kommunikationsmedel, som i statsförvaltningen icke företrädes av något centralt organ. Automobiltrafiken står i detta avseende tillbaka icke allenast för järnvägarna, vilka representeras av järnvägsstyrelsen samt, såvitt enskilda järnvägar angår, i viss mån av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, utan även för sjöfarten, vilken företrädes av kommerskollegium, och luftfarten, för vilken luftfartsmyndigheten utgör det centrala organet. Under den brådstörtade utveckling, som hittills ägt rum, måste det otvivelaktigt betecknas såsom en olägenhet, att ett organ med uppgift att kontinuerligt följa och genom lämpliga initiativ söka, i vad på statsförvaltningen ankommer, befrämja dess sunda utveckling hittills saknats. Endast ofullständigt har denna brist kunnat ersättas av de åtgärder av huvudsakligen författningsteknisk natur, som Kungl. Maj:t i detta avseende vidtagit, eller av de allmänna direktiv, som innefattats i betänkanden, avgivna av kommittéer, som under olika perioder sökt utforma riktlinjer för en kommande utveckling.

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

Såväl 1932 års trafikutredning som 1936 års trafiksakkunniga föreslogo för ifrågakvarande ändamål inrättande av en central myndighet, benämnd *vägtrafikmyndigheten*.

På denna myndighet skulle ankomma att dels verka för den yrkesmässiga biltrafikens ändamålsenliga ordnande och främja en sund utveckling därav, dels och handhåva ärenden angående särskilt fjärrgodstrafiken och fjärrgodslinjetrafiken samt i sistnämnda hänseenden meddela tillstånd till dylik trafik. Härtill skulle komma vissa ytterligare uppgifter, såsom förande av centralregister över samtliga i yrkesmässig trafik använda bilar i riket, upprättande av förslag till taxor för fjärrtrafiken, vilka skulle fastställas av Kungl. Maj:t, ävensom till allmänna grunder för taxor för annan biltrafik, meddelande av bestämmelser om driftstatistik m. m.

I fråga om vägtrafikmyndighetens organisatoriska ställning i statsförvaltningen föreslog 1932 års trafikutredning, att vägtrafikmyndigheten skulle ingå i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och organiseras som en särskild byrå med en byråchef som chef.

Härigenom skulle vägtrafikmyndigheten på ett enkelt och smidigt sätt och utan tidsödande remissförfarande kunna tillgodogöra sig den sakkunskap, som funnes inom nämnda ämbetsverk på ett flertal vägtrafikmyndigheten närstående områden, såsom bland annat beträffande vägarnas trafikkapacitet och bärighet och de enskilda järnvägarnas transportförmåga. Därjämte kunde för vägtrafikmyndighetens lokala ämbetsuppgifter användas väg- och vattenbyggnadsstyrelsens lokala organ, vägingenjörerna, vilka syntes väl lämpade för nu ifrågakvarande ändamål.

1936 års trafikakkunniga kommo till den slutsatsen, att vägtrafikmyndigheten borde utgöra en av Kungl. Maj:t utsedd nämnd med tillhörande, å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens stat upptagen förvaltningspersonal. Nämnden skulle bestå av en ordförande, vartill borde utses en högt kvalificerad ämbetsman, samt högst fyra ledamöter, representerande sakkunskap och erfarenhet i trafikekonomiska frågor med hänsyn till såväl trafikanternas, särskilt näringslivets, som automobiltrafikens, järnvägarnas och sjöfartens intressen. Till stöd härför anfördes av de sakkunniga huvudsakligen följande.

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

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

För detta ändamål erbjuda sig huvudsakligen två olika utvägar, nämligen *antingen* att inom verket inrätta särskilda fullmäktige, avsedda att jämte styrelsen i övrigt deltaga i avgörandet av vissa frågor, på sätt för närvarande är fallet inom exempelvis generalpoststyrelsen och järnvägsstyrelsen — i

vattenfallsstyrelsen genom sakkunniga styrelseledamöter — eller att vid sidan av men förvaltningsmässigt inordnad i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ställa en särskild nämnd, ungefär på samma sätt som nu är fallet beträffande den verkställande förvaltningen för statens och de enskilda järnvägarnas godssamtrafik. För denna förvaltning, med en av Kunql. Maj:t utsedd ordförande jämte representanter såväl för statens som för de enskilda järnvägarna, tillhandahåller järnvägsstyrelsen kanslipersonal och lokaler samt påför förvaltningen därav föranledda kostnader. Därest en motsvarande organisation i förevarande fall komme till stånd, skulle beredning och föredragning av ärenden sålunda ske av tjänstemän hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilka avdelades för tjänstgöring hos vägtrafikmyndigheten och avlönades av medel, som anslagits för dess verksamhet.

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

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

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

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

Den frågan uppställer sig då, på vilket sätt detta centrala organ lämp-

ligen bör organisatoriskt inpassas i statsförvaltningen . . . Den mest ändamålsenliga organisationen synes . . . , då i varje fall åtminstone för närvarande en så stor administrativ apparat som ett särskilt ämbetsverk icke lärer böra ifrågakomma, vara att inrätta en särskild nämnd. Därest denna nämnd erhåller sammansättning och arbetsbiträde i huvudsaklig överensstämmelse med vad 1936 års trafiksakkunniga föreslagit, torde, så vitt nu kan bedömas, grundad anledning föreligga att antaga, att den blivande vägtrafikmyndighetens viktiga verksamhet kommer att fullgöras på bästa möjliga sätt ur synpunkten av såväl effektivitet som erforderlig auktoritet. Jag finner mig därför böra tillstyrka, att vägtrafikmyndigheten tills vidare på nyss angivna sätt organiseras såsom en dylik nämnd.

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

#### 1936 års trafikutrednings förslag.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Biltrafiknämndens sammansättning.*

I fråga om det centrala organets organisatoriska ställning har 1936 års trafikutredning i likhet med 1936 års trafiksakkunniga kommit till den uppfattningen, att denna myndighet — åtminstone till en början — lämpligen bör organiseras såsom en nämnd, utsedd av Kungl. Maj:t, med förvaltningspersonal å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens stat. Sedan några års erfarenheter av myndighetens verksamhet vunnits, torde man äga goda hållpunkter för bedömande av frågan, huruvida myndigheten bör bestå såsom nämnd eller ombildas till ämbetsverk eller ingå såsom del av något ämbetsverk.

Vad angår det nya organets benämning har trafikutredningen ansett sig ej kunna förorda det förut föreslagna namnet »vägtrafikmyndigheten», utan föreslår namnet »statens biltrafiknämnd», vilket givetvis i allmänhet skulle förkortas till »biltrafiknämnden».

I fråga om biltrafiknämndens sammansättning har trafikutredningen i princip samma uppfattning som 1936 års trafiksakkunniga, nämligen att i det centrala organet bör finnas representerad sakkunskap och erfarenhet i trafikekonomiska frågor med hänsyn till såväl trafikanternas, särskilt näringslivets, som biltrafikens, järnvägarnas och sjöfartens intressen. Genom uppställandet av ett dylikt krav skapas vissa garantier för ett allsidigt bedömande av de frågor, som falla under biltrafiknämndens prövning.

Till ordförande bör enligt utredningens mening utses en högt kvalificerad ämbetsman med utpräglat praktisk blick samt med god kännedom om den yrkesmässiga trafiken. Antalet ledamöter — ordföranden inberäknad — föreslår utredningen till minst fem och högst sju.

Enligt utredningens mening böra de huvudsakliga föreskrifterna om biltrafiknämndens sammansättning inskrivas i förordningen. Bestämmelser härom ha intagits i § 2 i utredningens förslag samt utformats i viss anslutning till motsvarande stadganden rörande arbetsdomstolen och arbetsrådet.

Övriga erforderliga bestämmelser rörande biltrafiknämnden anser utredningen böra meddelas av Konungen genom instruktion för nämnden.

*Arvoden åt biltrafiknämndens ledamöter.*

I det av 1936 års trafiksakkunniga framlagda förslaget räknades med arvode till ordföranden med 6,000 kronor och för vardera av fyra ledamöter med 4,000 kronor eller tillhopa 22,000 kronor. För förvaltningspersonal beräknades, för personalen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 52,000 kronor samt för erforderlig extra arbetskraft hos länsstyrelserna 30,000 kronor. Sammanlagt skulle enligt detta förslag kostnaderna för vägtrafikmyndigheten under första verksamhetsåret bliva 104,000 kronor förutom dyrorts- och dyrtidstillägg samt utgifter för resor och expenser. Då vägtrafikmyndigheten tillkomme enbart för reglerande av de problem, som föranleddes av den yrkesmässiga automobiltrafiken syntes enligt de sakkunnigas mening utgifterna för dess verksamhet skäligen kunna bestridas med automobilskattemedel.

1936 års trafikutredning framhåller i nu förevarande avseende, att enligt dess förslag skola något mindre omfattande arbetsuppgifter anförtros näm-

den än vad de båda tidigare utredningarna föreslagit. Med hänsyn härtill och då det huvudsakliga arbetet hos nämnden torde kunna utföras av förvaltningspersonalen, anser utredningen någon nedskärning av de av 1936 års trafikföreslagna arvodena kunna äga rum.

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

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

Enligt trafikutredningens mening kunna arvodena åt nämndens ordförande och ledamöter lämpligen bestämmas på sätt nedan angives. Utredningen räknar därvid med en nämnd om sju personer.

*Ordföranden:*

3,000:— + 40:— per sammanträdesdag för högst 50 dagar .. högst kr. 5,000:—

*Ordförandens ställföreträdare:*

2,000:— + 30:— per sammanträdesdag för högst 50 dagar .. högst kr. 3,500:—

*Övriga fem ledamöter:*

1,500:— + 20:— per sammanträdesdag för högst 50 dagar,

envar högst 2,500:—, tillhoppa..... högst kr. 12,500:—

Högst kr. 21,000:—

Suppleanterna böra enligt utredningens mening åtnjuta ett årsarvode om 500 kronor jämte sammanträdesarvode enligt ovan angivna grunder. Detta fasta årsarvode motiveras med att suppleanterna i avsevärd omfattning böra följa biltrafiknämndens arbete. Då biltrafiknämnden sannolikt icke kommer att behöva hålla sammanträden under mer än 50 dagar per år, skulle sex suppleanter icke föranleda större förhöjning av de ovan nämnda kostnaderna än 3,000 kronor.

De sammanlagda ersättningarna till en nämnd om sju personer skulle sålunda bliva 24,000 kronor för år.

Därest nämnden skulle komma att bestå av fem ledamöter med fyra suppleanter, minskas kostnaderna enligt ovan angivna beräkningsgrunder med 6,000 kronor till högst 18,000 kronor per år.

Till dessa belopp komma utgifter för resor.

*Biltrafiknämndens förvaltningspersonal.*

Enligt det av 1932 års trafikutredning framlagda förslaget skulle vägtrafikmyndigheten — organiserad såsom en särskild byrå i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med en byråchef som chef — i övrigt inrymma följande



förvaltningspersonal, nämligen en inspektör i lönegraden B 27, två byråingenjörer (B 21), en amanuens (B 15), ett kanslibitråde och ett skrivbiträde. Beträffande vägingenjörerna, vilkas omfattande arbetsbörda skulle genom deras nya uppgifter ytterligare ökas, borde beredas förstärkning av deras biträdande personal med 14 biträdande vägingenjörer och 2 vägingenjörsassistenter. Kostnaderna, vilka syntes böra bestridas av automobilskattemedel, beräknades uppgå till för byråpersonalen 52,000 kronor och för ytterligare biträden hos vägingenjörerna 98,000 kronor eller tillhoppa 150,000 kronor jämte dyrorts- och dyrtidstillägg, vartill komme utgifter för resor och expenser.

1936 års trafikutredning anser nämnden böra erhålla förvaltningspersonal hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i huvudsaklig anslutning till vad 1932 års trafikutredning föreslagit. 1936 års trafikutredning anför härom närmare.

Byråinspektören torde dock böra placeras i B 28 i stället för tidigare föreslagna B 27 och därvid komma i samma löneställning som järnvägsinspektören och luftfartsinspektören hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Enligt utredningens uppfattning har den tekniska sakkunskapen i de tidigare föreslagen beretts väl stort utrymme. Trafikutredningen anser, att de båda föreslagna byråingenjörerna lämpligen böra utbytas mot en sekreterare i lönegraden B 21.

Ifrågavarande kansli skulle sålunda förslagsvis få den personal, som framgår av nedanstående uppställning. Utredningen har från statskontoret inhämtat uppgifter om de årliga kostnaderna för dessa tjänstemän. Kostnaderna avse lön med provisoriskt dyrortstillägg, provisorisk avlöningsförstärkning samt dyrtidstillägg och hänföra sig till september 1938.

Personal.	Biltrafiknämndens kansli:	Årskostnad
byråchef (B 30) .....		12,252:—
byråinspektör (B 28) .....		11,292:—
sekreterare (B 21) .....		7,908:—
amanuens (B 15) .....		5,436:—
kanslibitråde (B 7) .....		3,726:—
skrivbiträde (B 2) .....		2,796:—
	Summa kronor	43,410:—

Härtill komma kostnader för expenser och resor.

Denna personal och kostnaderna för densamma få anses motsvara det normala behovet. Då biltrafiknämndens arbetsbörda under dess första verksamhetsår torde komma att bli särskilt betungande, synes extra förvaltningspersonal under detta år behöva i viss utsträckning anlitas, varför ett anslag på förslagsvis 10,000 kronor torde böra beviljas för detta ändamål.

Vid personalen bör givetvis tillses, att erforderlig juridisk, administrativ, teknisk och ekonomisk erfarenhet tillföres biltrafiknämndens kansli. Av personalen torde åtminstone en tjänsteman — helst byråchefen — böra vara lagkunnig.

#### *Biltrafiknämndens lokala arbetsuppgifter.*

Såsom framgår av redogörelsen ovan ansåg 1932 års trafikutredning, att vägtrafikmyndigheten skulle för de lokala ämbetsuppgifterna använda väg-

ingenjörerna, vars biträdande personal till följd härav skulle förstärkas med 14 biträdande vägingenjörer och 2 vägingenjörssassistenter. Kostnaderna för de erforderliga biträdena beräknades till 98,000 kronor årligen. 1936 års trafiksakkunniga ansågo förslaget i denna del kunna i huvudsak anstå åtminstone under det första verksamhetsåret men föreslogo, att Kungl. Maj:t skulle få använda högst 30,000 kronor för av nu ifrågavarande anledning erforderlig extra arbetskraft hos länsstyrelserna.

Enligt 1936 års trafikutrednings mening torde det kunna ifrågasättas, huruvida vägingenjörerna hava erforderlig kompetens för de arbetsuppgifter, varom här är fråga, eftersom deras utbildning och erfarenheter i övervägande grad hänför sig till vägtekniska frågor. Enligt utredningens uppfattning bör biltrafiknämnden för den lokala tillsynen kunna i stor utsträckning anlita länsstyrelser och polismyndigheter. Någon utbyggnad av vägingenjörorganisationen anser utredningen icke vara påkallad i detta sammanhang.

Då emellertid länsstyrelserna vid den nya regleringens genomförande torde komma att i betydande utsträckning tagas i anspråk för undersökningar och remissyttranden m. m., anser utredningen ett anslag å 30,000 kronor böra beviljas för erforderlig extra arbetskraft hos länsstyrelserna under biltrafiknämndens första verksamhetsår.

Huruvida länsstyrelserna i fortsättningen till följd av den nya trafikregleringen bliva i behov av ökade arbetskrafter anser utredningen svårt att i förväg överblicka. Enligt utredningens mening böra statsmakterna lämpigen taga ställning till detta spörsmål från fall till fall.

*Sammanfattning.* I enlighet med trafikutredningens ovan refererade förslag skulle kostnaderna för biltrafiknämndens verksamhet bliva:

för nämnden (7 ledamöter och 6 suppleanter) . . . . .	högst 24,000:—
för byråpersonalen . . . . .	c:a 43,500:—
	Summa kronor c:a 67,500:—

Till detta belopp skulle komma kostnader för resor, expenser m. m.

Om nämnden komme att bestå av fem ledamöter och fyra suppleanter, skulle den ovan beräknade årskostnaden för nämnden minskas med 6,000 kronor.

Under biltrafiknämndens första verksamhetsår anser utredningen erfordras ytterligare medel, nämligen för extra arbetskraft å nämndens kansli 10,000 kronor och för extra arbetskraft hos länsstyrelserna 30,000 kronor eller sammanlagt 40,000 kronor.

Trafikutredningen har icke ansett sig böra taga ställning till frågan, huruvida automobilskattemedel böra användas för att bestrida kostnaderna för biltrafiknämndens verksamhet.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

Förslaget om inrättande av ett centralt organ för den yrkesmässiga biltrafiken med huvudsakligen de befogenheter, som angivas i trafikutred-

ningens ovan refererade förslag, har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av flertalet av de myndigheter och institutioner, som yttrat sig däröver. I huvudsakligen följande avseenden ha dock avvikande meningar anförts.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* framhåller, att behovet av en särskild organisation för hela riket uppenbarligen var mycket större enligt det av 1932 års trafikutredning framlagda förslaget, då det gällde fördelningen mellan närtrafik och fjärrtrafik, än enligt nu föreliggande förslaget, genom vilket statens biltrafiknämnd skulle erhålla ganska begränsade uppgifter. Härtill kommer, att biltrafiknämnden beträffande kännedom om de lokala förhållandena knappast torde undgå att stå långt efter länsstyrelserna och i verkligheten bero av deras utredningar. Innan man bestämmer sig för att inrätta biltrafiknämnden, bör resultatet av den nya lagstiftningen avvaktas.

*Länsstyrelsen i Jönköpings län* kan icke tillstyrka inrättande av en biltrafiknämnd med den organisation och uppgift, som i förslaget antydes. Den centrala myndighet, som bör finnas för den yrkesmässiga biltrafiken, bör givas en sådan ställning, som motsvarar ett centralt ämbetsverks med dess fasthet i organisation och dess ansvar. En dylik myndighet torde lämpligen kunna förläggas inom eller anknytas till redan befintligt ämbetsverk, förslagsvis kommerskollegium.

*Länsstyrelsen i Älvsborgs län:* Om åtgärder utöver trafikutredningens förslag nu ej komma att vidtagas, avstyrkes bestämt inrättandet av en biltrafiknämnd med den sammansättning och de befogenheter, som trafikutredningen föreslår. Nämndens sammansättning anges ganska svävande, men dess kärna kommer påtagligen att utgöras av den yrkesmässiga trafikens förtroendemän. Den sakkunskap, som yrkestrafikens män besitta, bör som rådgivande tagas i anspråk. Däremot synes det oriktigt att göra denna ensidigt inställda sakkunskap avgörande med åsidosättande av den svenska administrationens hävdvunna former. Den biltrafiknämnd, som nu föreslås, är något helt annat än den av 1932 års trafikutredning ursprungligen föreslagna vägtrafikmyndigheten. Denna förutsattes arbeta självständigt eller som byrå i ett befintligt ämbetsverk, vilken även anförtrordes ett naturligt avgränsat arbetsområde i den föreslagna fjärrlastbilstrafiken. Biltrafiknämnden skall hos sig centralisera alla avgöranden rörande lastbilslinjetrafik däri inbegripet även de obetydligaste lokala linjer, den skall bestämma över länens indelning i lokala områden för beställningstrafik för godsbefordran, den skall omhänderha det ytterst ömtåliga och sträng opartiskhet krävande uppdraget att besluta om tillståndshavares intvingande i vissa organisationer, den skall äga besvärsmätt över länsstyrelsernas alla beslut rörande den yrkesmässiga biltrafiken m. m. Sådana avgöranden lämpa sig emellertid ej för tillfälligt sammanträdande lekmannakommittéer, hur sakkunniga dessa än må vara, utan böra anförtrors åt den yrkesmässiga administrationen.

Biltrafiknämnden bör erhålla den utformning, som ursprungligen var tillämnad vägtrafikmyndigheten, och gärna med ett sakkunnigt råd vid sin sida. Vidare böra dess befogenheter begränsas till reglering av sådan linjegendstrafik, som sträcker sig utöver ett läns gränser ävensom transportförmedling, då denna i huvudsak torde avse fjärrtransporter.

Enligt förslaget ankommer det på biltrafiknämnden samt länsstyrelserna att ha hand om och främja den yrkesmässiga biltrafiken. I förslaget § 43 söker trafikutredningen skydda sig mot att länsstyrelsens tjänstemän på något sätt äro ekonomiskt intresserade av biltrafiken och vad därmed har sammanhang. Men när det gäller den med långtgående befogenheter utrustade biltrafiknämnden, gör man en dygd av att dess ledamöter äga de in-

tressen, som äro en försyndelse, när de återfinnas hos länsstyrelsens tjänstemän. I själva verket är trafikutredningens motivering och förslag ett det starkaste belägg för att även den yrkesmässiga biltrafikens ärenden böra handläggas i vanlig administrativ ordning. Vill man sedan underlätta de administrativa myndigheternas utredningar genom att anordna en särskild rådgivande nämnd — lämnande råd vars speciella sakkunnighet, men även intressebetoning är att beakta — är härom intet annat än gott att säga.

Beträffande biltrafiknämndens ordförande är det fråga om ett arbete, som är eller närmar sig en heltidstjänst och detta skall betalas med »högst» 5,000 kronor. Resultatet härav måste bli att antingen lönen måste högst väsentligt höjas och därmed organisationen fördyras eller också att de högt ställda kvalitetskraven måste tummas på och därmed nämndens auktoritet, som mycket bygger på ordföranden, försvagas. Så värst mycket eller länge kan man väl ej bygga på den föreslagna, säregna bestämmelsen, att »om ledamot eller ersättare åtagit sig uppdraget, äger han ej bliva entledigad, med mindre särskilda omständigheter därtill föranleda». Ingen motivering finnes för denna bestämmelse. Ej heller någon påföljd för underlåtenhet att underkasta sig strafftjänstgöring, som åtminstone enligt författningen är utan tidsbegränsning.

*Länsstyrelserna i Kronobergs, Örebro, Västmanlands och Västernorrlands län* framhålla beträffande nämndens organisatoriska ställning huvudsakligen, att densamma lämpligen icke bör organiseras som en fristående nämnd utan ingå i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Erforderlig sakkunskap i fråga om de intressen, som beröres av den yrkesmässiga trafiken, bör därvid ställas till förfogande eventuellt i form av särskilda fullmäktige, avsedda att jämte väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i övrigt deltaga i avgörandet av vissa frågor. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* tillägger, att man, därest till en början väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — eventuellt utökad med särskilda adjungerade ledamöter — får tjänstgöra som centralmyndighet för den yrkesmässiga biltrafiken, efter några års erfarenhet skulle bättre kunna bedöma frågan, om centralmyndigheten bör utbrytas till ett särskilt ämbetsverk eller utgöras av en nämnd. Om emellertid en särskild biltrafiknämnd nu anses böra tillsättas, synes den tillfänkta sammansättningen av nämnden medföra, att denna komme i alltför hög grad domineras av trafikföretagsintressena. Det borde därför tillses, om icke allmänhetens eller trafikanternas intressen kunde bättre tillgodoses.

*Industriförbundet:* Trafikutredningen har icke givit övertygande skäl för att den föreslagna biltrafiknämnden skulle kunna handhava sina vittgående utgifter på ett ur det allmännas synpunkt mera tillfredsställande sätt, än om arbetet omhändertoges av opartiska ämbetsmän i vanlig administrativ ordning, t. ex. inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, därest vid dess sida såsom konsultativt organ ställdes ett trafikråd av ungefärligen den sammansättning, som tänkts för biltrafiknämnden. Om denna myndighet likväl skulle tillskapas i huvudsaklig anslutning till förslaget, blir det av särskild betydelse, att nämnden får en sådan sammansättning, att garanti vinnes mot ensidighet eller partiskhet i dess verksamhet. För detta ändamål måste bl. a. trafikanterna få en lika stark representation i nämnden som trafikutövarna. Endast en så organiserad nämnd torde vara skickad att skapa nödig auktoritet kring sin verksamhet och att fatta sina beslut under tillbörligt hänsynstagande till alla parter intressen.

Vad särskilt angår frågan om nämndens *sammansättning* hava bland annat följande synpunkter framförts. *Flertalet handelskammare*, liksom *gross-*

*handelsförbundet* och *kommerskollegium* framhålla, att större garantier måste skapas för, att näringslivets intressen tillbörligt representeras i nämnden. I huvudsak samma synpunkter framföras av *länsstyrelsen i Östergötlands län*, *industriförbundet* och *lantbruksstyrelsen*. Å andra sidan framhålla olika *organisationer av trafikutövare* ävensom *Sveriges allmänna sjöfartsförening* och *AB Svenska godsbilcentralen* behovet av att vederbörandes trafikföretag bliva tillräckligt representerade.

*Poliskammaren i Göteborg* erinrar, att med de erfarenheter, polismyndigheterna hava i fråga om bestämmelserna om yrkesmässig trafik, torde man säkerligen våga påstå, att förordningens efterlevnad till mycket stor del tryggas genom polismyndigheternas fortgående övervakning av bestämmelserna. Det förefaller under sådana förhållanden vara ett viktigt intresse, att polismyndigheten blir representerad i biltrafiknämnden.

Beträffande omfattningen av de ärenden, som böra ankomma på biltrafiknämnden, hava i olika avseenden skiljaktigheter anmälts från utredningens förslag. För innehållet i dessa skiljaktiga yttranden kommer att redogöras i samband med de särskilda frågor, skiljaktigheterna gälla (tillståndsgivningen till linjetrafik för godsbefordran, indelningen av riket i lokalområden o. s. v.).

#### **Departementschefen.**

I likhet med samtliga de utredningsorgan, som deltagit i det under senare år bedrivna utredningsarbetet i förevarande fråga, och i likhet med en i det närmaste enstämmig opinion bland i ärendet hörande myndigheter och sammanslutningar finner jag nu tiden vara inne att tillgodose behovet av ett centralt organ för handläggning av ärenden av större vikt rörande den yrkesmässiga automobiltrafiken. I likhet med 1936 års trafikutredning finner jag även frågan om inrättande av ett sådant organ vara av väsentlig betydelse såsom förutsättning för genomförandet av det förslag, som jag kommer att i det följande framlägga och som, huvudsakligen på grundval av trafikutredningens betänkande, åsyftar att till en central myndighet överflytta handläggning av vissa frågor av större betydelse för den yrkesmässiga trafiken.

På en dylik myndighet äro, på sätt redan antytts och i det följande kommer att närmare angivas, ett flertal viktiga uppgifter avsedda att ankomma. I första hand skall det åligga densamma att med uppmärksamhet följa utvecklingen på ifrågavarande område och att, jämte länsstyrelserna i vad på dem ankommer, verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken. För detta ändamål bör myndigheten dels själv i mån av befogenhet vidtaga sådana åtgärder, som den finner lämpliga och erforderliga för att undanröja uppkomna olägenheter eller befrämja åtgärder, som den anser ändamålsenliga, dels ock, i den mån beslut i sådant avseende ankommer på Kungl. Maj:t eller annan myndighet, därom göra framställning till vederbörande. I nu nämnda egenskap torde myndigheten även komma att bliva cen-

tral remissinstans för under Kungl. Maj:ts prövning dragna frågor av större betydelse rörande den yrkesmässiga trafiken.

Bland särskilda arbetsuppgifter, som enligt det i det följande framlagda förslaget skola ankomma på det centrala organet, må i detta sammanhang nämnas, att detta skulle vara tillståndsmyndighet *dels* i fråga om sådan linjef trafik för person- eller godsbefordran, som sträcker sig över mer än ett län, *dels* för den tyngre lastbilstrafiken, *dels ock* för transportförmedlingsverksamhet, i den mån tillstånd till drivande av sådan rörelse erfordras.

Med avseende å handläggning av frågor om arbetstid för förare i yrkesmässig trafik skulle myndigheten, på sätt närmare angives under 28 §, äga att förordna om begränsning av eljest stadgad maximiarbetstid m. m. Ytterligare skulle ankomma på myndigheten bland annat, att efter länsstyrelsernas hörande, fastställa allmänna grunder för uppställning av taxor för den yrkesmässiga trafiken samt att själv fastställa taxor för sådan trafik eller sådan transportförmedling, vartill tillstånd meddelats av myndigheten. Jämväl skulle denna äga att fastställa allmänna grunder för uppställning av transporthandlingar och driftstatistik i den yrkesmässiga trafiken samt att, i den mån Kungl. Maj:t uppdrager befogenhet därtill åt myndigheten, meddela bestämmelser om skyldighet att i yrkesmässig trafik föra anteckningar angående förares arbetstid m. m. På myndigheten skulle även ankomma att indela riket i lokalområden för beställningstrafiken för godsbefordran samt att, i den mån så befinnes lämpligt, besluta om fastställande av särskilt lokalområde för viss trafikutövare eller viss grupp av trafikutövare.

Omfattande och betydelsefulla arbetsuppgifter komma såsom av det anförda framgår att åvila det centrala organet.

Vad angår frågan om myndighetens organisation torde myndigheten, åtminstone till en början, lämpligen böra organiseras såsom en självständig nämnd, vars ledamöter utses av Kungl. Maj:t. Nämnden torde böra benämnas statens biltrafiknämnd. Sedan några års erfarenhet av myndighetens verksamhet vunnits, torde man äga goda hållpunkter för bedömandet av frågan, huruvida myndigheten bör bestå såsom en särskild nämnd eller ombildas till ett ämbetsverk eller ingå i ett redan befintligt sådant.

Av den nu förordade organisationsformen bör emellertid enligt min mening icke med nödvändighet följa, att nämndens beslut i ärenden, som ankomma på dess prövning, böra bestämmas genom majoritetsbeslut. En sådan arbetsform skulle icke blott bliva hinderlig för att nämnden skulle kunna i löpande ärenden fatta och expediera beslut med erforderlig snabbhet utan skulle även vara i många frågor olämplig med hänsyn till de partsintressen, som flertalet ledamöter av nämnden torde komma att företräda. I huvudsak torde även i detta fall liksom inom förvaltningen i övrigt beslut böra träffas under vanliga ämbetsmannamässiga former på ordförandens och vederbörande föredragandes ansvar men med rätt för ledamöterna i nämnden att delta i överläggningar angående besluten samt att få sina meningar, därest de av-

vika från det fattade beslutet, antecknade till protokollet. Genom den instruktion för nämnden, som Kungl. Maj:t förutsättes komma att utfärda, böra erforderliga närmare bestämmelser rörande nämndens verksamhet meddelas.

I likhet med samtliga tidigare verksamma utredningsorgan anser jag, att i nämnden böra finnas representerande sakkunskap och erfarenhet i trafik-ekonomiska frågor med hänsyn till såväl trafikanternas, särskilt näringslivets, som biltrafikens, järnvägarnas och sjöfartens intressen för att därigenom skapa garantier för ett allsidigt bedömande av frågor, som falla under nämndens prövning. Antalet ledamöter i nämnden synes åtminstone tills vidare böra bestämmas till fem och suppleanternas antal till fyra.

För beredning av de till nämnden hörande ärendena bör finnas ett kansli. Att i avsaknad av närmare erfarenhet rörande omfattningen av nämndens verksamhet bilda sig en riktig uppfattning angående storleken av kansliets personalbehov är givetvis vanskligt. Utan att här taga slutlig ställning till det av 1936 års trafikutredning framlagda förslaget till personaluppsättning anser jag detsamma kunna tills vidare läggas till grund för beräkningen av behovet. I fråga om sättet för tjänsternas tillsättande torde Kungl. Maj:t i instruktionen för nämnden böra meddela bestämmelser.

Med hänsyn till den föreslagna organisationsformen och i avvaktan å närmare erfarenhet av nämndens verksamhet synas ersättningarna till såväl nämndens ledamöter som kanslipersonal böra utgå i form av arvoden. Det torde böra ankomma på Kungl. Maj:t att inom ramen av de anvisade beloppen bestämma arvodenas storlek.

De bestämmelser till reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken, varom jag i det följande framlägger förslag, förutsätter jag skola börja tillämpas från och med den 1 juli 1941. För att skapa förutsättningar för förordningens tillämpning från och med nämnda dag erfordras emellertid, att ett ganska omfattande arbete dessförinnan verkställts av biltrafiknämnden. Sålunda bör nämnden på ett tidigt stadium med stöd av inhämtade uppgifter indela landet i lokalområden. Vidare böra i god tid föreskrifter meddelas om godsförteckningar och driftstatistik, tillstånd lämnas till anordnande av regelbundna godstransporter, taxor utarbetas m. m. Med hänsyn till dessa förhållanden synes biltrafiknämnden böra organiseras redan från och med den 1 januari 1941. Anslaget för nästa budgetår till statens biltrafiknämnd torde alltså böra beräknas för sex månader. Arvodena och ersättningarna till nämndens ledamöter och till suppleanterna för dem torde förslagsvis kunna beräknas till 8,500 kronor. Beträffande kansliets personal synes denna icke behöva i sin helhet tillsättas redan från början. Arvodena till denna böra därför kunna upptagas till något mindre än hälften av det av trafikutredningen för ändamålet för helt år beräknade beloppet. Jag föreslår, att detsamma i beräkningarna upptagas till 18,500 kronor. Såsom trafikutredningen anfört torde det kunna förväntas, att vid den nya regleringens genomförande länsstyrelserna i betydande utsträck-

ning komma att tagas i anspråk och att därför särskilda medel för tillfällig förstärkning av länsstyrelsernas arbetskrafter måste stå till förfogande. Mot vad utredningen anfört har jag icke något annat att erinra, än att det för ändamålet föreslagna beloppet, 30,000 kronor, för nästa budgetår begränsas till 6,000 kronor. Sammanlagt skulle alltså i enlighet med vad jag sålunde förordat personalkostnaderna för statens biltrafiknämnd under nästa budgetår böra beräknas till  $(8,500 + 18,500 + 6,000)$  33,000 kronor.

I det föreliggande utredningsmaterialet saknas uppgifter rörande de belopp, till vilka expensutgifterna och resekostnaderna för nämndens verksamhet böra beräknas. Med hänsyn till bland annat, att utgifter för anskaffning av möbler och andra inventarier i samband med nämndens organisation tynga expensutgifterna under nästa budgetår, synas mig dessa icke böra beräknas lägre än 16,000 kronor. Till bestridande av kostnaderna för ledamöternas och suppleanternas resor till och från Stockholm samt för de resor, som nämnden för fullgörande av sina arbetsuppgifter kan behöva företaga, torde för nästa budgetår böra avses ett belopp av 4,000 kronor.

På grund av de osäkerhetsmoment, som vidlåda de här framlagda beräkningarna rörande kostnaderna för biltrafiknämndens verksamhet, bör medelsanvisningen till nämnden ske genom förslagsanslag. Medlen böra lämpligen anvisas under två anslag, nämligen ett å 33,000 kronor för avlöningar och ett å 20,000 kronor för omkostnader, samt avräknas mot automobilskattemedlen. Härom gör jag i det följande hemställan. Jag vill här erinra om att Kungl. Maj:t i årets statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, punkt 54) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till statens biltrafiknämnd för budgetåret 1940/41 beräkna ett förslagsanslag av 75,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

#### 4 §.

### Olika slag av yrkesmässig trafik och rätt till dess bedrivande.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 122—135.)

Enligt nu gällande bestämmelser indelas den yrkesmässiga trafiken i tre huvudgrupper, *linjetrafik*, *stadstrafik* och *länstrafik*. 1932 års trafikutredning och 1936 års trafiksakkunniga förordade, att sistnämnda båda slag av trafik skulle sammanslås till en gemensam grupp under benämningen *beställningstrafik*, varför alltså den yrkesmässiga trafiken skulle komma att innefatta två huvudgrupper, nämligen *linjetrafik* och *beställningstrafik*. Syftet härmed var närmast att söka undanröja den splittring i tillståndsgivningen, som föranleddes av att trafiktillstånd beviljades i fråga om länstrafik av länsstyrelserna men i fråga om stadstrafik av polismyndigheterna i rikets samtliga städer. I stället skulle enligt ovannämnda båda utredningars för-



slag tillståndsgivningen för den yrkesmässiga trafiken centraliseras *dels* till vägtrafikmyndigheten, *dels* till länsstyrelserna och *dels* till polismyndigheterna i rikets största städer, på sätt i det följande (under 9 §) kommer att närmare angivas.

1936 års trafikutredning har i fråga om indelningen av den yrkesmässiga trafiken anslutit sig till tidigare framlagda förslag; utredningen förutsätter sålunda, att beteckningarna *stads- och länstrafik* slopas och ersättas med den gemensamma beteckningen *beställningstrafik*.

Med denna indelning uppställer sig i första hand uppgiften att på ett riktigt sätt från varandra avgränsa de båda begreppen *linjetrafik* och *beställningstrafik*. Åt denna uppgift är 3 § i utredningens förslag ägnad (bet. sid. 122 ff.).

### Linjetrafik.

Enligt nu gällande författning (§ 24 i 1930 års motorfordonsförordning) definieras linjetrafik såsom yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka eller mellan vissa orter.

Frågan om åstadkommande av en mera detaljerad bestämning av detta begrepp har flera gånger dryftats; angående innehållet av de förslag, som i detta syfte tidigare framkommit, må hänvisas till betänkandet.

### Trafikutredningens förslag.

Enligt 1936 års trafikutrednings förslag bör med linjetrafik förstås regelbunden trafik å viss sträckning eller mellan vissa orter för samtidig befordran av flera personer, vilka oberoende av varandra anlita fordon i trafiken, eller för samtidig transport av gods för flera beställare.

Beträffande innehållet av denna definition anför utredningen bland annat följande.

Karaktären av linjetrafik går givetvis ej förlorad, därest på någon enstaka tur befordras endast en passagerare eller forslas gods från endast ett håll eller om passagerare och gods ej medföljer.

Genom denna definition faller uppenbarligen drosktrafiken i allmänhet utanför begreppet, även när denna trafik på grund av hög passagerarefrekvens får en tämligen regelbunden karaktär.

I överensstämmelse med norsk och dansk rätt har den regelbundna körningen av gods åt *ett* företag eller *en* person fått falla utanför begreppet linjetrafik. Trafikutredningen har nämligen icke ansett det nödvändigt att underkasta dessa regelbundna körningar, vilka ju stå den privata trafiken mycket nära, den särskilda kontroll, som gäller för linjetrafiken. Linjetrafiken avser ju i första hand att tillgodose ett kollektivt behov av transportlägenhet.

Därest den regelbundna körningen av gods åt ett företag ej undantoges, skulle timmer- och gruskörningar i mycket stor utsträckning falla under linjetrafikbegreppet. Då dylika biltransporter i allmänhet äro oomstridda, skulle trafikutövare, beställare, tillståndsmyndigheter och andra förorsakas ett betydande besvär utan att påtagliga fördelar därigenom stode att vinna. Man bör i detta sammanhang ej förglömma, att de företag, åt vilka kör-

ningarna utföras, kunna genom det ökade besväret föränledas att skaffa sig egna fordon, varigenom trafiken faller helt utanför förordningens bestämmelser.

Körning efter anvisning av beställningskontor eller godsuppsamlingscentral bör betraktas som körning för den eller de personer, som beställt transporten. De godsförteckningar, om vilka närmare förmåles i annat sammanhang (§ 31), böra innehålla uppgift om den verkliga avsändaren.

Trafikutredningen har ansett det lämpligt att i förordningen närmare angiva den grad av regelbundenhet, som bör fordras för att linjetrafik skall anses vara för handen, och anför härom närmare följande.

I fråga om persontrafik bör regelbunden trafik anses föreligga, när körning vanligen äger rum å förut tillkännagivna eller eljest för allmänheten kända tider, dock minst en gång för kalendervecka. I fråga om godsbefordran torde icke en lika fast regelbundenhet kunna krävas. Avgörande för allmänheten är väl i dylikt fall oftast förvissningen, att transport skall kunna påräknas inom viss tid. Trafikutredningen har i fråga om godstrafik velat förorda, att regelbundenhet skall anses föreligga, då körning vanligen äger rum minst två gånger i varje kalendervecka. För att trafik skall anses regelbunden måste givetvis krävas, att den utövas under så lång tid, att dess regelbundna karaktär framträder. Att i förordningen inskriva, att regelbundenhet skall hava framträtt under viss tid, exempelvis två månader, synes mindre lämpligt och tager ej tillbörlig hänsyn till förhållandena i det särskilda fallet. Vid hög frekvens kan regelbundenheten många gånger framträda redan efter ett kortare tidsförlopp.

Det är givetvis synnerligen svårt att formulera ett linjetrafikbegrepp, som passar för de skiftande förhållanden, under vilka den yrkesmässiga trafiken utövas. En strikt tillämpning av det ovan förordade linjetrafikstadgandet skulle säkerligen i praktiken föränleda vissa svårigheter. Trafikutredningen har beaktat det fallet, att synnerligen livlig godstrafik äger rum inom visst område eller å viss vägsträcka, exempelvis till och från en större stad, eller mellan två eller flera närbelägna orter. — — — En tillämpning av linjetrafikbegreppet i dylika fall skulle medföra, att ett ganska stort antal utövarare av regelbunden trafik över tämligen korta distanser skulle bedriva linjetrafik och följaktligen behöva linjetrafiktillstånd. I åtskilliga fall torde denna regelbundna trafik ej vara i behov av någon annan kontroll än reglerna för beställningstrafik föränleda. Trafikutredningen har med tanke på dylika fall och för att möjliggöra en smidig anpassning till förhållandena i sitt förslag öppnat möjlighet för biltrafiknämnden att i fråga om regelbunden trafik för godsbefordran uteslutande inom visst område eller å viss vägsträcka i erforderlig utsträckning föreskriva högre grad av regelbundenhet för att linjetrafik skall anses föreligga eller eljest förordna, att vad om linjetrafik är stadgat icke skall äga tillämpning.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

Beträffande utredningens förslag i nu förevarande del har i de avgivna yttrandena anförts bland annat följande.

*Länsstyrelsen i Uppsala län:* Det förefaller, som om numera tolkningen av begreppet linjetrafik håller på att stadga sig, och det torde då vara vanskligt att infoga nya, stela och svårtolkade bestämmelser i författningen. Enligt den föreslagna formuleringen skulle linjetrafiken utvidgas till vad

som hittills ansetts vara beställningstrafik, ofta speciella fraktavtal. Den föreslagna begreppsfrskjutningen synes närmast föränledas av att man i § 1 frångått fordran på tillhandahållande åt allmänheten, varefter man genom formuleringar i första stycket i § 3 måst vidtaga vissa restriktioner. På grund av de växlande förhållandena i vårt land torde det vara mycket svårt att finna en tidsbestämning, som passar för hela riket vid angivande av den grad av regelbundenhet, som bör krävas för att regelbunden trafik skall anses föreligga. Trafikutredningen har förutsatt, att biltrafiknämnden skall kunna i detta avseende meddela särskilda undantagsbestämmelser. Det torde emellertid vara att befara, att förslagets sammanlagda resultat kommer att framkalla ökad oreda och nya åtal. Länsstyrelsen förordar därför, att nuvarande linjetrafikbegrepp bibehålles oförändrat.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län:* Linjetrafiken har definierats på ett sätt, som animerar till överträdelse. Då linjetrafik ej skall anses föreligga, när körning äger rum *en* gång i veckan eller för *en* beställare, torde trafiken komma att uppdelas mellan bilåkare på sådant sätt, att två eller flera dubbelturer utföras i veckan, men av vardera åkaren endast *en* tur eller för *en* beställare. När det föreslås, att med godslinjetrafik skall förstås regelbunden trafik minst två gånger varje kalendervecka, har sannolikt icke avsetts tur och returtrafik utan trafik minst två gånger i samma riktning varje kalendervecka. Länsstyrelsen hemställer om förtydligande i detta avseende. Emellertid anser länsstyrelsen, att regelbunden godstrafik inom lokalområde icke skall hänföras till linjetrafik och att sådan godslinjetrafik, som bedrivs i fjärrtrafik, bör övertagas av statens järnvägar på samma sätt som skett vid övertagande av omnibuslinjer, nämligen genom inlösen av fordon, utgivande av good-will och anställande av personalen i den övertagna trafiken. S. J. skulle komma att driva fjärrgodslinjetrafik på ett sätt, som allmänheten hade anledning att känna sig tillfreds med. Denna uppfattning grundar länsstyrelsen på den stora utveckling och förbättring, som omnibustrafiken i länet och grannlänet undergått, sedan omnibuslinjer övertagits av statens järnvägar och deras dotterbolag.

*Länsstyrelsen i Älvsborgs län:* Såsom linjetrafik för godsbefordran skall enligt förslaget anses regelbunden trafik å viss sträckning eller mellan vissa orter för samtidig transport av gods för flera beställare. Häremot kan erinras, att definitionen utesluter det fall, som motsvarar det ursprungliga begreppet för linjetrafik, nämligen den regelbundna trafik, som äger rum utan föregående beställning. Karakteristiskt för linjetrafiken är, att den, i motsats till beställningstrafiken och i likhet med den regelbundna tåg- och sjötrafiken i allmänhet, sker å förut tillkännagivna eller eljest för allmänheten kända tider. En rättelse på denna punkt synes nödvändig.

Definitionen talar om »flera» beställare. Man frågar sig då, hur många, som avses. Skall det vara två eller mer än två? Vanligt språkbruk pekar på det senare alternativet, men antagligen avses det förra. Klarhet måste skapas på denna punkt.

Däremot är tydligt och säges även ifrån, att, om det är *en* »beställare», det ej blir fråga om linjetrafik. Men då lagtexten således an knyter till den formella »beställningen» och ej till antalet avsändare, är fråga, om man ej öppnar dörren för en vidsträckt och oavsedd samlastningsrörelse utanför linjetrafikbegreppet. Trafikutredningen har i motiveringen ett uttalande, som avser att möta denna eventualitet, men detta lär vara otillräckligt. Trafikutredningen har vidare fixerat vad som skall vara regelbunden trafik. Det skall för godstrafik vara, när körningen »vanligen äger rum minst två gånger varje kalendervecka». Regelbundenheten är ett relativt begrepp och

måste ses i förhållande till vad som är normal trafikfrekvens i orten. Är denna stor, kan om två turer i veckan ingalunda talas om regelbundenhet — är den ringa, kan åter åt ett företag, som kör en gång i veckan, behöva ges det skydd, som ensamrätt till linjetrafik kan skänka. Trafikutredningen har även insett nödvändigheten av dispensförfarande, och sannolikt blir detta så omfattande, att det vore lyckligare att låta huvudregeln falla och som hittills överlåta åt rättstillämpningen att med hänsyn till det praktiska livets förhållanden från fall till fall avgöra, huruvida trafiken skall anses vara regelbunden.

*Länsstyrelserna i Södermanlands och Jönköpings län* anföra även vissa erinringar, vilka kunna innefattas under ovan refererade utlåtanden.

*Järnvägsstyrelsen:* Den föreslagna definitionen av begreppet linjetrafik är i vissa stycken icke fullt klar. Vad till en början angår linjetrafik för *personbefordran*, kan uttrycket »oberoende av varandra» ge upphov till maskerad linjetrafik. Intet hindrar nämligen, att en förening eller sammanslutning av trafikanter beställer en omnibus att varje veckodag eller vissa dagar i veckan verkställa befordran mellan två bestämda orter. Att en sådan trafik skall anses som linjetrafik, anser styrelsen uppenbart. Av samma skäl bör till *linjetrafik för godsbefordran* hänföras sådana transporter, vilka en sammanslutning av närings- eller industriidkare eller andra godstrafikanter med viss regelbundenhet låta utföra genom avtal med vissa trafikutövare. Att körningar åt *ett* företag eller *en* person icke skola kunna rubriceras som linjetrafik, anser styrelsen oriktigt (styrelsen syftar därvid icke på sådana fall, där ett företag samtidigt är både avsändare och mottagare). Undantaget synes berättiga trafikutövare att i beställningstrafik köra gods *varje* veckodag mellan vissa orter, om han endast tillser, att vid varje tur gods medtages endast för *en* beställare, som på måndagen är A, på tisdagen B, på onsdagen C etc.

Uttrycket »beställare» synes för övrigt styrelsen mindre lyckligt. Ordet beställare, som osökt leder tanken över till beställningstrafik, bör lämpligen icke förekomma i den för linjetrafik givna definitionen. För egen del anser styrelsen den gängse termen godstrafikant vara att föredraga, även om densamma språkligt sett måhända ej är oantastlig.

Även *svenska järnvägsföreningen* framför vissa erinringar mot den föreslagna definitionen, vilka i huvudsak sammanfalla med av järnvägsstyrelsen anförda synpunkter.

#### Departementschefen.

Ovan refererade erinringar mot det av trafikutredningen framlagda förslaget till en ny definition å begreppet *linjetrafik* synas otvetydigt giva vid handen, vilka stora svårigheter, som måste möta vid ett försök att genom detaljerade bestämmelser söka åstadkomma en mera preciserad definition än hittills. Varje nytillagd bestämning medför här, liksom eljest, att en viss kategori, på vilken denna nya bestämning icke är tillämplig, faller utanför det ifrågasatta begreppet, och att man samtidigt skapar nya möjligheter för yrkesutövare, som önska undandraga sig tillämpningen av linjetrafikbestämmelserna, att förverkliga denna önskan genom att i något avseende giva trafiken en karaktär, som gör att den icke till fullo blir att inbegripa under definitionen. Exempel på möjligheten av sådant kringgående av definitio-

nen hava givits redan i de anförda utlåtandena, och i praktiken skulle det säkerligen komma att visa sig, att ännu flera möjligheter i sådant syfte erbjöde sig. Över huvud kan under sådana förhållanden ifrågasättas, huruvida icke en lugn utveckling på ifrågavarande område bäst gagnas av att, med bibehållande i huvudsak av den nuvarande mera vidsträckt definitionen, låta rättsutvecklingen liksom hittills i tvivelaktiga fall angiva trafikens karaktär genom avgöranden med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall.

Emellertid kan å andra sidan icke bestridas, att behovet av en mera noggrann definition än hittills å linjetrafikens begrepp med ökad styrka kommer att framträda särskilt om tillståndsgivningen i fråga om linjetrafiken kommer att i större utsträckning än hittills förläggas till annan myndighet än den, som ombesörjer tillståndsgivningen för beställningstrafik. Både för den lojale rättssökanden och för de rättstillämpande myndigheterna måste det under sådana förhållanden framstå såsom önskvärt, att, om möjligt, en klarare gränslinje, än vad för närvarande är fallet, kan redan i författningstexten dragas mellan de båda nyssnämnda slagen av yrkesmässig trafik.

Under det att hittills vid försöken att finna en dylik gränslinje uppmärksamheten så gott som uteslutande ägnats åt linjetrafikens begrepp, har såsom en följd därav ringa uppmärksamhet skänkts åt innebörden av begreppet beställningstrafik. Likväl torde en undersökning av sistnämnda begrepp vara ägnat att i förevarande avseende belysa det förra. Karakteristiskt för beställningstrafiken synes vara, att dispositionsrätten över automobilen genom beställningen i princip övergår till beställaren. Denne bestämmer alltså, sedan bilen till följd av beställningen ställts till hans disposition, dess avgångstid, färdriktning, uppehåll på olika platser under färden samt — inom gränserna för fastställd maximilast — dess passagerarantal eller godsmängd. Ett uttryck för detta förhållande utgör bland annat den i utredningens förslag § 23 förekommande bestämmelsen, att, om i beställningstrafik ersättning för hel billast erlagts, må icke utan samtycke av den eller dem, som erlagt ersättning, gods för annans räkning samtidigt transporteras å bilen.

Linjetrafik innebär i motsats härtill, att dispositionsrätten över bilen i princip förblir hos trafikutövaren; hänsyn till passagerarnas eller godsavlastarnas önsknings i fråga om transportens verkställande kan tagas endast i den mån de falla inom trafikutövarens — i regel på förhand tillkännagivna och av offentlig myndighet godkända — dispositioner. Godsavlastare eller passagerare ha genom den av dem erlagda ersättningen för transporten icke förvärvat dispositionsrätt över bilen vare sig individuellt eller kollektivt; de äga sålunda icke rätt att bestämma dess avgångstid, dess godsmängd eller dess passagerarantal utan endast rätt att individuellt utnyttja viss andel av en av trafikutövaren utförd trafikprestation, vilken rätt oberoende härav kan förut hava förvärvats eller samtidigt eller efteråt förvärvas av andra, som helt eller delvis utnyttja samma trafikprestation.

För att en viss trafikprestation skall kunna utan föregående avtal kollektivt utnyttjas av flera passagerare eller godsavlastare fordras, att kännedom om trafiken är spridd bland ett relativt stort antal av eventuella trafik kunder; en sådan kännedom är i regel icke möjlig utan en viss grad av regelbundenhet i transporterernas utförande. Då regelbundenheten är ett yttre faktum, som är lätt att konstatera och då densamma dessutom i regel är ett tecken på att den trafik, som på sådant sätt bedrives, icke sker allenast på grund av beställning, så har av praktiska skäl i definitionerna mera vikt kommit att läggas vid denna i och för sig sekundära faktor än till det mera väsentliga faktum, som ligger däri att vid linjetrafiken dispositionsrätten över bilen icke övergått till trafikanten. Om emellertid en mera uttömmande definition än hittills på linjetrafikens begrepp anses erforderlig, synes densamma för varje fall icke kunna undvara sist omnämnda bestämmelse, vartill för tydlighetens skull även bör läggas regelbundenheten å viss vägsträcka eller mellan vissa orter.

I enlighet med vad nu anförts anser jag linjetrafikens begrepp böra bestämmas på följande sätt:

Med *linjetrafik* förstås i denna förordning yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods å viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om automobilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt.

Med avseende på den grad av regelbundenhet, som bör krävas för att linjetrafik skall anses föreligga, har i utredningens förslag upptagits vissa i andra stycket av § 3 förekommande bestämmelser. Bortsett från vissa med förslaget förenade tolkningssvårigheter, som närmare angivits i de av länsstyrelserna i Malmöhus och Älvsborgs län angivna utlåtandena, framgår vanskligheten av att söka i detta avseende uppställa en allmän regel, som är tillämplig under de skiftande förhållandena i olika delar av landet, icke minst av den omständigheten, att den av trafikutredningen formulerade regeln omedelbart följes dels av ett undantag och dels av möjlighet att medgiva ytterligare undantag. I själva verket torde det — såsom även av en länsstyrelse anmärkts — vara sannolikt, att undantag från den av utredningen formulerade huvudregeln skulle förekomma i så stor utsträckning, att denna regel i praktiken skulle övergå till att själv bliva undantag. Flertalet trafikutövare i vårt land torde nämligen huvudsakligen ägna sig åt att ombesörja transporter mellan vissa huvudorter. Framför allt gäller detta de trakter av landet, där den yrkesmässiga trafiken för godsbefordran förekommer i största utsträckning, nämligen omkring landets handels- och industricentra, där godstrafiken är riktad till och från dessa centra. En regel, som innebure, att biltrafik för godsbefordran skulle anses såsom regelbunden om densamma vanligen utfördes två eller flera gånger i veckan å viss vägsträckning eller mellan vissa orter, skulle därför i ett vidsträckt område omkring dylika centra medföra, att praktiskt

taget varje utöfvare av yrkesmässig trafik befundes utöva regelbunden trafik i denna bemärkelse. Å andra sidan torde det vara otvivelaktigt, att i glest bebyggda delar av landet en regelbunden godsbefordran kan kräva det skydd, som tillståndet till linjetrafik innebär, även om trafiken inskränker sig till endast en tur i veckan eller mindre. På grund härav har jag icke funnit skäl att i denna del genom någon viss siffra söka redan i författningen fastslå det antal turer i veckan, som bör konstituera regelbunden trafik, och till följd härav hava även de av trafikutredningen i samband med en sådan bestämelse föreslagna undantagsbestämmelserna fått i detta sammanhang bortfalla.

### Tillståndsgivande myndigheter m. m.

#### 5 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 135—140.)

Enligt 24 § i 1930 års motorfordonsförordning meddelas tillstånd till linjetrafik av länsstyrelsen i det eller de län, där trafiken skall äga rum, till stadstrafik av polismyndigheten i staden och till länstrafik av länsstyrelsen.

Tillståndsgivningen är på grund härav för närvarande fördelad på överståthållarämbetet, 24 länsstyrelser samt polismyndigheterna i samtliga städer. Det finnes sålunda över 140 tillståndsgivande myndigheter.

Enligt 1932 års trafikutrednings förslag skulle tillståndsgivningen för fjärrgods- och fjärrgodslinjetrafik centraliseras till vägtrafikmyndigheten samt prövningen av tillstånd till övriga slag av yrkesmässig trafik handhas av länsstyrelserna. I fråga om beställningstrafik utom fjärrgodstrafik i städer med minst 50,000 invånare skulle dock tillståndsgivningen ankomma på polismyndigheterna. Därest trafik, till vars bedrivande tillstånd av länsstyrelse erfordrades, kunde komma att utsträckas över mera än ett län, skulle prövningen av ansökan om trafiktillstånd, så vitt linjetrafik angick, ankomma å länsstyrelserna i de län, där trafiken skulle äga rum, samt i fråga om beställningstrafik å länsstyrelse i det län, varest stationsort för trafiken var avsedd att förläggas.

1932 års trafikutredning framhöll bland annat, att den brist på planmässighet, som kännetecknade den nuvarande tillståndsgivningen beträffande beställningstrafiken, vore till huvudsaklig del föranledd av den stora splittringen i fråga om de tillståndsgivande myndigheterna.

Trafikutredningens förslag vann anslutning från så gott som alla myndigheter, vilka yttrade sig i denna del.

1936 års trafiksakkunniga ansågo en centralisering av tillståndsgivningen ändamålsenlig men ville gå längre än trafikutredningen. De sakkunnigas majoritet hemställde, att undantaget beträffande städer med minst 50,000 invånare skulle utgå, eller, därest det ansågs böra i begränsad omfattning bibehållas, förklaras gälla allenast beträffande beställningstrafik för per-

sonbefordran med stationsort i stad, om vars undantagande Konungen förordnat. I samband härmed förordade trafiksakkunniga, att även frågor om tillstånd till sådan linjetrafik, som vore avsedd att sträcka sig över mer än två län, skulle handläggas av vägtrafikmyndigheten till undvikande av de svårigheter, som vore förenade med gemensam handläggning av tre eller flera länsstyrelser.

Mot vad de sakkunnigas majoritet föreslagit anfördes en utförlig *reservation av två ledamöter*. Dessa ville förlägga hela tillståndsgivningen beträffande trafik för godsbefordran till vägtrafikmyndigheten, samt ansågo även, att linjetrafikföretagen för personbefordran (omnibustrafik) numera vore företag av sådan betydelse, att tillståndsgivningen rörande omnibustrafik, i den mån fråga icke vore om utpräglade förortslinjer om högst 20 km, borde ankomma på vägtrafikmyndigheten.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* uttalade föredragande departementschefen (sid. 58), att han funnit 1932 års utrednings förslag vara en lämplig avvägning mellan de olika, mot varandra stående intressena i denna fråga. Departementschefen anförde i fråga om trafiksakkunnigas förslag bland annat:

Att, på sätt reservanterna föreslagit, förlägga tillståndsgivningen i fråga om all trafik för godsbefordran till vägtrafikmyndigheten skulle säkerligen till denna myndighet överföra en så stor arbetsbörda, att jag icke åtminstone för närvarande kan förorda en dylik lösning. Vad åter angår det av trafiksakkunnigas majoritet förordade förslaget, att till länsstyrelserna måtte centraliseras även frågor om tillstånd till beställningstrafik med stationsort i stad, vars invånarantal uppgår till minst 50,000, är jag med majoriteten ense om att ur principiell synpunkt en dylik bestämmelse är att förorda. Praktiska förhållanden — framför allt svårigheten för länsstyrelserna att utan personalförstärkning kunna mottaga en så omfattande arbetsbörda — tala dock enligt min mening för att åtminstone tills vidare icke driva centraliseringen längre än vad trafikutredningen förordat.

Även mot det av trafiksakkunniga framlagda förslaget att till vägtrafikmyndigheten överflytta frågor om tillstånd till sådan linjetrafik, som är avsedd att sträcka sig över mer än två län, resa sig enligt min mening praktiska betänkligheter. Bland annat måste uppmärksammas de komplicerade förhållanden, som kunna uppkomma, då en linjetrafik successivt växer ut eller då en bilinje an knytes i samtrafik med en huvudlinje. Överflyttning av tillståndsgivning bör föranleda överflyttning även av frågor angående tidtabell och taxor m. m. för trafiken till vägtrafikmyndigheten. Trafiksakkunnigas förslag synes i denna del medföra konsekvenser, som icke utan ytterligare utredning kunna tillräckligt överskådas, och jag anser mig därför icke kunna biträda detsamma.

*Andra lagutskottet* yttrade (sid. 55) i sitt utlåtande över propositionen, att en viss centralisering av tillståndsgivningen syntes önskvärd med hänsyn till vikten av enhetlighet men att det kunde ifrågasättas, huruvida man i sådant hänseende borde gå längre än till att låta länsstyrelserna samt möjligen i fråga om städer med minst 50,000 invånare polismyndigheterna bliva tillståndsgivande myndigheter.



## 1936 års trafikutrednings förslag.

1936 års trafikutredning anser beträffande nu ifrågavarande spörsmål, att en fullständig centralisering av tillståndsgivningen till den centrala myndigheten utan tvivel skulle medföra en synnerligen omfattande arbetsböroda för biltrafiknämnden. Utredningen finner därför icke lämpligt att för närvarande vidtaga denna fullständiga centralisering. Då emellertid behovet av en centralisering i fråga om tillståndsgivningen otvivelaktigt gör sig starkt gällande, föreslår trafikutredningen, att polismyndigheternas befattning med tillståndsärenden skall upphöra och i stället anförtros länsstyrelserna.

I fråga om beställningstrafik för godsbefordran framhåller utredningen att, då städerna enligt utredningens förslag icke längre skola vara särskilda trafikområden för godstrafiken, torde det redan av tekniska skäl icke vara lämpligt att behålla polismyndigheterna som tillståndsgivande organ för denna trafik.

I fråga om linjetrafik för godsbefordran förordar trafikutredningen, att tillståndsgivningen förläggas till statens biltrafiknämnd. Utredningen anför härom närmare följande:

Sådan linjetrafik förekommer i praktiken i en mycket stor utsträckning, ehuru densamma endast till ringa del blivit koncessionerad. Man torde även kunna förutsätta, att linjetrafiken i fortsättningen kommer att utvecklas i hög grad. Då linjetrafikens möjligheter att konkurrera med andra kommunikationsmedel jämväl i fortsättningen komma att tilldraga sig stor uppmärksamhet, torde biltrafiknämnden vara bäst lämpad att taga ställning till de svårbedömda frågor, som i anledning av konkurrensförhållandena uppstå. Härtill kommer en annan omständighet. Ett betydande antal godslinjer sträcka sig för närvarande över mer än ett län, till följd varav flera länsstyrelser enligt gällande bestämmelser blivit engagerade vid tillståndsgivningen. Då med stor sannolikhet även framdeles ett avsevärt antal godslinjer över mer än ett län komma att inrättas samt samråd i förevarande hänseende mellan olika länsstyrelser är förenat med vissa olägenheter, kan det även av det skälet ifrågasättas, huruvida icke tillståndsgivningen ifråga om linjetrafik för godsbefordran bör förläggas till biltrafiknämnden.

Sistnämnda synpunkt gör sig givetvis gällande även i fråga om annan linjetrafik, som utsträcker över flera län. Beträffande persontrafiken torde emellertid för närvarande ej föreligga något mera påtagligt behov av en fullständig centralisering.

Då linjetrafik för personbefordran kan komma att utsträckas över flera län, bör sålunda i anslutning till gällande rätt och propositionen prövningen av ansökan ankomma på länsstyrelserna i de län, där trafiken skall äga rum. Skall lokalområde för beställningstrafik omfatta delar av flera län, bör tillståndsgivningen handhavas av länsstyrelsen i det län, där stationsorten är avsedd att förläggas.

Förhållandet mellan nu gällande ordning och trafikutredningens förslag i fråga om tillståndsgivningen torde enklast framgå av följande sammanställning.

N u g ä l l a n d e b e s t ä m m e l s e r						
Trafikens art	Länstrafik		Stadstrafik		Linjetrafik	
	För personbefordran	För gods-befordran	För person-befordran	För gods-befordran	För person-befordran	För gods-befordran
Tillståndsbeviljande myndighet	Länsstyrelse		Polismyndighet i stad		Länsstyrelse	
A v t r a f i k u t r e d n i n g e n f ö r e s l a g n a b e s t ä m m e l s e r						
Trafikens art	Beställningstrafik			Linjetrafik		
	För person-befordran		För gods-befordran		För person-befordran	För gods-befordran
Tillståndsbeviljande myndighet	L ä n s s t y r e l s e					Biltrafik-nämnden

#### Uttranden över trafikutredningens förslag.

Vad till en början angår den ifrågasatta överflyttningen av tillståndsgivningen beträffande *linjetrafik för godsbefordran* från länsstyrelserna till biltrafiknämnden, har förslaget i denna del framkallat erinringar från *länsstyrelserna i Kronobergs, Älvsborgs, Skaraborgs, Örebro, Värmlands, Västmanlands, Kopparbergs, Västernorrlands och Jämtlands län*, vilka anse dylik överflyttning böra äga rum endast då fråga är om linjetrafik, som sträcker sig över mer än ett län. Samma mening uttala *Skånes och Jönköpings handelskammare*. *Länsstyrelserna i Östergötlands och Södermanlands län* anse tillståndsgivningen böra förbliva hos länsstyrelserna, då den ifrågasatta linjetrafiken icke är avsedd att sträcka sig över mer än ett lokalområde. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser trafiktillstånd i fråga om samtliga slag av yrkesmässig trafik böra meddelas av länsstyrelserna.

Vad särskilt angår frågan om tillstånd till trafik med stationsort i större stad, uttalar *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, att den icke finner sig övertygad om nödvändigheten att i dylikt fall överflytta tillståndsgivningen till länsstyrelserna. Redan den större kännedom om de lokala förhållandena och om trafikbehovet, som vederbörande poliskammare självfallet måste äga, ger den härvid företråde framför länsstyrelsen, som måste lita till poliskammarens utredning, men härtill kommer, att trafiktillstånden i de större städerna äga sammanhang med ordningsfrågor, där länsstyrelsen svårligen kan undgå att bliva starkt beroende av vederbörande poliskammarens mening. Länsstyrelsen föreslår därför, att poliskammare i städer, där sådan finnes, får hand om tillståndsgivningen beträffande beställningstrafiken.

Även *poliskammaren i Norrköping* anser ett överflyttande av tillståndsgivningen till länsstyrelse, då det gäller en stad av Norrköpings storlek, knappast vara välbetäckt. Länsstyrelsen kan, erinrar poliskammaren, icke

på samma sätt som polismyndighet skaffa sig erfarenhet av de olika omständigheter, som inverka på tillståndsgivningen.

Åtskilliga *föreningar av drosktrafikutövare* framhålla, att de anse det önskvärt, att tillstånd till dylik trafik i städerna alltjämt beviljas av de lokala myndigheterna.

*Svenska stadsförbundet* erinrar, att kraven på städernas rätt att få ordna sin lokaltrafik på det för dem lämpligaste sättet måste starkt betonas. Det är nödvändigt, att städernas inflytande på omnibustrafiken inom själva stadsområdet icke beskäres.

I motsats till ovan omförmälda institutioner, som anse trafikutredningens förslag innebära en allt för långt gående centralisering av tillståndsgivningen, framhåller *järnvägsstyrelsen*, att den förbättring i fråga om organisationen av den yrkesmässiga trafiken, som kan förväntas genom det av trafikutredningen i förevarande avseende framlagda förslaget, kommer att bli skäligen ofullständig, om icke biltrafiknämndens befattning med tillståndsgivningen vidgas till att avse även viss del av beställningstrafiken för godsbefordran och, inom viss gräns, linjetrafik för personbefordran.

Det av utredningen som skäl mot en helt centraliserad tillståndsgivning förebragta argumentet, att en dylik åtgärd utan tvivel skulle medföra en synnerligen omfattande arbetsbörda för biltrafiknämnden kan styrelsen icke finna bärande. Styrelsen anser, att varken arbetsbördan för nämnden eller förvaltningsutgifterna för en längre driven centralisering kunna bli av nämnvärd betydelse jämförda med det samhällsintresse, som står på spel, då ju nämligen samhällets kostnader för ifrågavarande trafik räknas i 10- och 100-tals miljoner kronor årligen. Styrelsen anser därför ofrånkomligt, att nämndens tillståndsgivning även får omfatta åtminstone sådan beställningstrafik för godsbefordran, som avser användning av fordon med lastkapacitet av mer än 2.5 ton. Att styrelsen satt gränsen vid angivna tontal sammanhänger med det förhållande, att bilar upp till denna lastförmåga mera sällan utföra körningar på långa avstånd, medan känt är, att lastbilar med en lastförmåga över 2.5 ton ofta användas i långtrafik. Då långtrafiken som regel faktiskt har linjetrafiks karaktär, anser styrelsen det ofrånkomligt, att nämnden också måste taga hand om tillståndsgivningen beträffande tyngre fordon i beställningstrafik, särskilt som utredningen tänkt sig, att utövare av linjetrafik för godsbefordran samtidigt skulle kunna erhålla tillstånd till beställningstrafik. För styrelsen framstår det vid sådant förhållande som ett självfallet ordningskrav, att tillståndsgivningen för båda fallen bör anförtros åt en och samma myndighet.

Vad gäller bestämmelserna angående linjetrafik för personbefordran, avsluter järnvägsstyrelsen sig till den i 1936 års trafiksakkunnigas betänkande reservationsvis framförda meningen, att tillstånd till linjetrafik för personbefordran mellan två orter, belägna på över 20 kilometers inbördes avstånd från varandra, bör meddelas av den centrala myndigheten.

I åtskilliga av de i det föregående omnämnda, av länsstyrelser avgivna yttranden beröres frågan om huru trafik tillstånd skall meddelas, då ansökan innefattar rätt såväl till person- som godsbefordran i linjetrafik. Det framhålles, att bestämmelse bör finnas, huruvida i sådant fall tillståndet skall meddelas av både biltrafiknämnden och länsstyrelse samt, i förekom-

mande fall, vederbörande länsstyrelser gemensamt samt om vem som skall uppsätta och expediera beslut i ärendet.

Vidare framhålls av *länsstyrelsen i Östergötlands län*, att företag, som utöva linjetrafik med lastbil, vanligen med samma fordon även bedriva läns trafik; sådana företag skulle därför nödgas anskaffa trafiktillstånd från två myndigheter för att kunna utöva sin rörelse. Vid utbyte av bil i trafiken komme troligen myndigheterna icke att meddela beslut samtidigt. Myndigheterna skulle också kunna komma till olika beslut.

#### Departementschefen.

Frågan huruvida tillståndsgivning genom en central myndighet eller genom lokala myndigheter är att föredraga, synes böra bedömas uteslutande med hänsyn till de praktiska fördelar, som den ena eller andra organisationsformen kan väntas medföra. Att till en central myndighet överflytta handläggning av frågor om tillstånd till sådan trafik, som huvudsakligen är avsedd att tillgodose lokalt begränsade trafikbehov, synes icke vara till nytta; en dylik centralisering skulle medföra icke allenast onödig tidsutdräkt och ökat arbete vid tillståndsfrågornas behandling, utan även att den centrala myndigheten i regel skulle komma att sakna den kannedom om lokala förhållanden, som ofta nog finnes hos en lokal myndighet eller som utan svårighet kan där inhämtas. I andra fall kan däremot en centralisering medföra avsevärt gagn ur transporthushållningssynpunkt.

Vad som efter min mening kan med fog erinras mot den nuvarande organisationen av tillståndsgivningen, är att åstadkommandet av en planmässig transporthushållning kan i vissa fall försvåras genom att verkan av åtgärder, som en myndighet vidtagit i detta syfte, kan minskas eller upphävas genom en annan myndighets åtgärder. Särskilt gäller detta i fråga om sådana slag av yrkesmässig trafik, vilkas verksamhetsområden helt eller delvis sammanfalla, och i första hand om vissa slag av lastbilstrafik. De dispositioner, som exempelvis en länsstyrelse gör i syfte att åstadkomma en efter trafikbehoven anpassad tillgång på lastautomobiler i yrkesmässig trafik, kunna omintetgöras genom en planlös tillståndsgivning av polismyndigheter i en eller flera städer inom länet eller i dess grannskap. Däremot är verkan av lokala myndigheters beslut och åtgöranden inom persontrafiken endast i ringa grad märkbar utom det lokala området; drosktrafik och annan beställningstrafik för personbefordran hava nämligen en utpräglad lokal karaktär, och deras verksamhet sträcker sig i regel icke utom ett tämligen begränsat område omkring stationsorten.

Vad nyss anförts om persontrafiken gäller i huvudsak även om i beställningstrafik använda lastbilar med relativt ringa lastförmåga. Erfarenheten har nämligen visat, att dylika lastbilar icke kunna med ekonomisk fördel nyttjas för utförande av långväga transporter; så gott som uteslutande användas de därför i lokal distributionstrafik. Å andra sidan framgår av trafikräkningar och erfarenhet i övrigt, att ju större lastförmågan hos en i yrkesmässig trafik insatt lastbil är, desto större är också sannolikheten för att bilen är avsedd för långväga trafik, då nämligen en lastbil med stor last-

förmåga — bortsett från vissa slag av specialtransporter — i regel icke kan med ekonomisk fördel utnyttjas för transporter av övervägande lokal karaktär.

Möjligheten att åstadkomma en planmässig transporthushållning synes mig i första hand bero på, att åtgärder vidtagas för att förhindra, att en lokal myndighet kan meddela trafiktillstånd, som minska eller omintetgöra verkan av åtgärder, som av annan myndighet vidtagits i nyss angivna syfte. Vad som för detta ändamål påkallas, synes i första hand vara, att tillstånd till sådan trafik, som kan förutsättas icke hava övervägande lokal karaktär utan i huvudsak vara inriktad på långväga transporter, meddelas av ett centralt organ.

Vad särskilt angår det av trafikutredningen framförda förslaget att alla frågor om tillstånd till linjetrafik för godsbefordran skulle handläggas av biltrafiknämnden, kan jag icke finna detsamma ändamålsenligt, då det nämligen sannolikt skulle medföra, att nämndens arbetsbörda till övervägande del komme att omfatta ärenden angående trafik av lokal karaktär, nämligen linjetrafik inom distributionsområdena omkring handels- och industricentra, vilken trafik bäst ägnar sig för handläggning hos en lokal myndighet. Det måste också befaras, att en dylik bestämmelse i många fall skulle giva upphov till ovisshet eller till tvister, huruvida en viss trafik vore av sådan beskaffenhet, att tillstånd till dess bedrivande borde beviljas av den ena eller den andra myndigheten, liksom också till att en sökande, som fått sin ansökan avslagen hos den ena myndigheten, försökte sin lycka hos den andra under uppgivande av den karaktär på trafiken, som han i varje fall funne mest lämplig för sina syften.

Ur den nyss antydda synpunkten, nämligen att tillstånd till trafik av övervägande lokal karaktär bör beviljas av vederbörande lokala myndighet men tillstånd till långväga transporter däremot av ett centralt organ, synes mig icke finnas någon anledning att i fråga om linjetrafiken göra någon skillnad mellan gods- eller persontrafik särskilt som en sådan skillnad även ur praktisk synpunkt skulle möta så mycket större svårigheter att genomföra, som vederbörande ofta söker tillstånd till båda dessa slag av trafik samtidigt. Därest trafiken icke sträcker sig över mer än området för ett län (vartill i detta sammanhang icke bör räknas Stockholm i bemärkelse av överståthållarämbetets förvaltningsområde), anser jag beviljandet av tillstånd böra liksom hittills ankomma på vederbörande länsstyrelse, respektive överståthållarämbetet. Om åter den ifrågasatta linjen är avsedd att sträcka sig genom två eller flera län, synes ur ovan antydda synpunkt meddelandet av tillstånd böra ankomma å det centrala organet. Visserligen kan i undantagsfall även en trafik, som sträcker sig över länsgräns, hava en utpräglat lokal karaktär, men den nyss angivna principen torde dock medföra en för nu ifrågasvarande ändamål i det övervägande antalet fall riktig uppdelning. Ett avsevärt antal länsstyrelser hava också, såsom av det föregående framgår, i yttranden över trafikutredningens förslag uttalat sig för uppdelning av tillståndsgivningen på basis av denna princip.

Vad därefter beställningstrafiken och till en början dylik trafik för gods-befordran angår, finner jag med hänsyn till vad nyss anförts mest ändamåls-enligt att låta frågor om tillstånd till dylik trafik handläggas av den centrala myndigheten, där ansökningen avser rätt att använda lastbilar med större lastförmåga än som vanligen kommer till användning i den lokala trafiken. Lämpligen torde på grund härav frågor om tillstånd att i beställningstrafik använda lastbil med en lastförmåga över 3 $\frac{1}{2}$  ton. böra prövas av den centra-la myndigheten. Detsamma synes böra gälla, därest ansökningen avser till-stånd att till lastbil koppla släpvagn, om nämligen därigenom aggregatets sammanlagda lastförmåga skulle komma att överstiga 4 ton. Övriga frågor om tillstånd till beställningstrafik för gods-befordran synas åter böra hand-läggas av länsstyrelserna.

Vad slutligen angår beställningstrafiken för personbefordran, må erinras, att ett ändamålsenligt ordnande särskilt av sådan drosktrafik, som förekommer i städer och större samhällen, i regel icke kan ske allenast genom till-ståndsgivning utan kräver en fortlöpande tillsyn och icke sällan förekommande tillfälliga dispositioner. Ett uttryck för detta förhållande utgör den i § 23 ordningsstadgan för rikets städer förekommande bestämmelsen, enligt vilken magistrat har att, om i stad förekommer behov av reglementen eller taxor för åkare, hyrkuskar, dem som betjäna allmänheten med omnibus-vagnar eller dylikt, upprätta sådana reglementen och taxor samt underställa desamma länsstyrelsens prövning, vilket stadgande enligt 29 och 30 §§ ord-ningsstadgan är att tillämpa även i städer under landsrätt och i sådana muni-cipalsamhällen, inom vilka ordningsstadgan gäller. Ofta nog är på grund härav tillsyn över den lokala drosktrafiken i stad eller jämförliga samhällen uppdragen åt polischef eller annan myndighet i orten.

Så vitt det är mig bekant, har den nuvarande organisationen av tillstånds-givningen i fråga om stadstrafik för personbefordran icke föranlett praktiska olägenheter. En överflyttning av denna tillståndsgivning till länsstyrelserna torde därför, utan att medföra någon verklig nytta ur transporthushållnings-synpunkt, komma att äventyra åtskilliga väsentliga fördelar, som varit för-enade med det nuvarande systemet, och däribland i första hand den tillsyn, som de lokala myndigheterna kunnat ägna åt sättet för trafikens upprätt-hållande. Till nytta för utvecklingen av detta slags trafik har emellertid även varit den kännedom, som den tillståndsgivande polismyndigheten ägt om kvalifikationerna hos personer, som sökt tillstånd att bedriva drosktrafik-rörelse i stad, dessa myndigheters möjligheter att i detta avseende sörja för en rättvis befordran av förare, som under längre tid ägnat sig åt yrket, samt möjligheten att vidtaga lokala åtgärder i fråga om ordnandet av uppställ-ningsplatser, vakthållningsturer, uniformering m. m. liksom att i övrigt sörja för att trafiken på bästa sätt tillgodoser de lokala behoven.

Hos vederbörande trafikutövare synes vara ett allmänt önskemål, att till-ståndsgivningen i fråga om beställningstrafik för personbefordran med sta-tionsort i stad alltjämt får förbliva hos de lokala myndigheterna. I ett av svenska droskbilägareförbundet avgivet yttrande inlägges en bestämd gesaga

mot utredningens förslag i förevarande avseende. Förbundet framhåller, att de lokala myndigheternas bättre kännedom om förhållandena på de olika platserna visat sig vara av värde, då det gällt frågor rörande den yrkesmässiga trafiken därstädes.

På grund av vad nu anförts har jag icke funnit skäl föreligga att, i vad beställningstrafiken för personbefordran med stationsort i stad angår, frångå hittills gällande system för tillståndsgivningen, som, såvitt erfarenheten ådagalagt, torde i huvudsak hava väl fyllt sin uppgift. Vad åter angår beställningstrafik för personbefordran med stationsort utom stad har jag intet att erinra mot trafikutredningens förslag att meddelandet av tillstånd till sådan trafik bör liksom hittills ankomma på länsstyrelserna.

I åtskilliga utlåtanden har berörts frågan om huru beslut bör fattas och expedieras i sådana fall, då avgörandet av frågor om trafiktillstånd ankommer samtidigt på olika myndigheter. I detta avseende må erinras, att en dylik handläggning icke behöver möta större svårigheter än vad som för närvarande är fallet, då fråga är exempelvis om tillstånd att samtidigt bedriva stadstrafik och länstrafik eller samtidigt stadstrafik och linjetrafik med viss automobil, vilka tillstånd meddelas av olika myndigheter. För den händelse emellertid särskilda bestämmelser skulle visa sig erforderliga för reglerande av en dylik handläggning, tillkommer det enligt utredningens förslag § 45 Kungl. Maj:t att meddela för tillämpning av förordningen erforderliga föreskrifter. Att i detta sammanhang närmare ingå på innehållet av de bestämmelser, som för sådant ändamål kunna ifrågakomma, torde icke vara erforderligt.

## 6 §.

### **Trafiktillståndets omfattning.**

Enligt nu gällande bestämmelser (1930 års motorfordonsförordning § 24 mom. 1) åligger det den, som vill utöva yrkesmässig trafik, att därtill söka särskilt tillstånd av offentlig myndighet (*trafiktillstånd*).

Trafikutredningen framhåller, att det synes lämpligt att i förordningen utsäga, att tillstånd erfordras ej blott för öppnandet av trafik utan även för förändring i eller utökning av den genom tillståndet medgivna trafikapparaten. Utredningen har därför i förevarande paragraf upptagit ett stadgande härom under påpekande, att liknande stadganden finnas i flera utländska lagstiftningar.

Vad utredningen i sådant avseende föreslagit har i sak icke givit anledning till erinran från min sida. I förslaget har emellertid skett en mindre, redaktionell bearbetning, varjämte stadgandet upptagits under särskilt paragrafnummer såsom 6 §.

**Rätt att i yrkesmässig trafik för personbefordran transportera gods.**

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 140—142.)

Som § 5 i trafikutredningens författningsförslag upptagas vissa bestämmelser angående rätt att i yrkesmässig trafik för personbefordran transportera gods; motivering härtill förekommer å sid. 140—142 i trafikutredningens betänkande.

Då dessa bestämmelser enligt min mening lämpligen böra upptagas under den avdelning i förslaget, som innefattar föreskrifter om vissa med trafiktillstånd förenade rättigheter och skyldigheter (§ 21 ff.), återkommer jag till innehållet av de av utredningen i nyss omförmälda hänseende föreslagna bestämmelserna under nämnda avdelning.

**Om ansökningsförfarandet 7—11 §§.****Ansökans innehåll.****7 §.**

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 147—151.)

Enligt 26 § 1 mom. i 1930 års motorfordonsförordning skall vid ansökan om trafiktillstånd fogas uppgift om den eller de bilar, som äro avsedda att användas för trafiken, varjämte skall bifogas vederbörligt utdrag ur automobilregistret för sådan bil eller, därest bil icke är registrerad, meddelas sådana uppgifter om bilens beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret.

Enligt 2 mom. i samma paragraf skall ansökan om trafiktillstånd avseende linjetrafik, utöver vad i 1 mom. angives, innehålla uppgifter om den vägsträcka, varå trafiken skall äga rum, eller om de orter, mellan vilka trafiken skall bedrivas, samt huruvida trafiken skall omfatta persontrafik eller godstrafik eller bådadera, ävensom huru trafiken i övrigt skall anordnas och bedrivas. Vidare skall uppgift lämnas om den taxa för befordringen, som önskas fastställd. Ansökan om trafiktillstånd avseende länstrafik, skall, utöver vad i 1 mom. sägs, innehålla uppgifter om trafikområde och stationsort för den ifrågasatta trafiken.

**Trafikutredningens förslag.**

1936 års trafikutredning föreslår i nu förevarande avseende bestämmelser i huvudsaklig överensstämmelse med det genom 1936 års proposition framlagda förslaget. Vid ansökan om trafiktillstånd skola enligt utredningens förslag fogas handlingar, som äro ägnade att bestyrka sökandens lämplighet såsom utöfvare av det slag av trafik, ansökningen avser, ävensom uppgift om antal av de bilar, som äro avsedda att användas för trafiken, samt, där est ansökan avser tillstånd till trafik för godsbefordran, uppgift om den största last, som skall kunna med varje bil befordras.

Däremot har utredningen icke ansett erforderligt, att, på sätt i 1936 års proposition föreslagits, i ansökningen skulle lämnas uppgift om typ för de bilar, som skulle användas i trafiken. Utredningen anser det ovisst, hu-



ruvida begreppet typ i förevarande sammanhang tagits i samma bemärkelse som i ordet typbesiktning i motorfordonsförordningen eller huruvida därmed bör förstås allenast slaget av automobil, d. v. s. personbil eller lastbil. Då emellertid av ansökningen i regel torde framgå arten av den trafik, som sökanden önskar bedriva, anser utredningen det icke vara behövt att i förordningen föreskriva skyldighet för sökanden att angiva, huruvida trafiken skall bedrivas med personbil eller lastbil.

Ej heller finner utredningen det erforderligt, att, på sätt i 1936 års proposition förutsatts, i ansökningen skulle tillika angivas det högsta antal personer, som skulle kunna befordras med varje bil. I fråga om personbilar torde enligt utredningens mening vara av tämligen ringa betydelse om trafiken bedrivs med en stor eller liten personbil. Ej heller beträffande omnibus anser utredningen det erforderligt eller lämpligt att föreskriva skyldighet att uppgiva passagerareantalet för varje vagn. Utredningen erinrar om att bil icke får begagnas i trafiken utan att vara därför godkänd, vid vilket godkännande bilens lämplighet för den tillåtna trafiken givetvis ägnas uppmärksamhet.

#### Yttranden över utredningens förslag.

*Länsstyrelsen i Uppsala län:* De föreskrivna uppgifterna synas icke tillräckliga för den prövning, som skall ske enligt § 12. Beträffande persontrafiken är det viktigt att veta, om det är fråga om en bil eller en buss, och även beträffande bussarna kan det vara behövt att känna personantalet, t. ex. då det är fråga om beställningstrafik eller om linjetrafik i en sträckning, där redan konkurrens föreligger.

Även *länsstyrelsen i Värmlands län* framhåller, att i ansökning om tillstånd till beställningstrafik för personbefordran bör lämnas uppgift om passagerareantalet, i varje fall då ansökningen avser tillstånd att använda personbil. I motsats till trafikutredningen anser länsstyrelsen det vara av icke ringa betydelse, om trafiken bedrivs med en stor eller liten bil, detta särskilt beträffande konkurrensen med linjetrafiken i de glesare befolkade delarna av länet. Erfarenheten har visat, att ett sällskap, som använder sig av en stor personbil, kan pressa ned resekostnaden per person så lågt, att den understiger biljettpriset i linjetrafik å den sträcka, som sällskapet befar. Därför företager länsstyrelsen behovsprövning i fråga om passagerareantalet vid godkännande av personbil för länstrafik.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt *länsstyrelsen i Örebro län* understryka behovet av att beträffande fordon, som användas i trafiken meddelas uppgift om bredd och högsta hjultryck. Länsstyrelsen anser därjämte, att ansökan bör innehålla uppgift om längd å fordonet.

Beträffande ansökningar om tillstånd till linjetrafik framhålla *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt *länsstyrelsen i Hallands län*, att vid ansökningen bör fogas karta eller situationsplan, å vilken linjens sträckning finnes på lämpligt sätt utmärkt.

Beträffande sådana fall, då ansökningen avser allenast tillstånd till linjetrafik för personbefordran framhålla *länsstyrelserna i Jönköpings och Hallands län*, att uppgift om antal av de bilar, som skola användas i trafiken,

icke torde vara erforderlig, eftersom enligt § 12 st. 3 i utredningens förslag, tillstånd till linjetrafik med omnibus icke skall innefatta föreskrift om det antal bilar, med vilket trafiken må bedrivas.

#### Departementschefen.

Syftet med nu gällande liksom med de föreslagna bestämmelserna om skyldighet för sökande att redan i ansökningen om trafiktillstånd lämna vissa uppgifter om den tillämnade trafikens beskaffenhet och om den eller de automobiler, som äro avsedda att användas däri, är givetvis att bereda vederbörande myndighet upplysning om sådana omständigheter, som äro av betydelse för prövning av ansökningen. En sådan prövning förefaller emellertid i ett konkret fall om tillstånd till exempelvis persontrafik knappast möjlig, om icke närmare upplysningar föreligga, huruvida ansökningen avser tillstånd att använda bil eller buss och i båda dessa fall om det antal passagerare, för vilket fordonet är avsett. Av länsstyrelsen i Värmlands län har framhållits vilken betydelse kännedom om dessa förhållanden har, då fråga är om tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med stationsort å landsbygden. Lika viktig kan emellertid kännedomen om samma förhållanden vara, då tillståndet avser exempelvis drosktrafik i stad. För bifall till ansökningen torde i dylikt fall i regel förutsättas, att sökanden avser att använda fordon, som i fråga om typ icke väsentligt avviker från andra för samma ändamål använda fordon i staden.

Likaledes synes det vara nödvändigt, att viktigare tekniska data angående automobilen äro tillgängliga för bedömande av frågor, huruvida densamma med hänsyn till fordonsbredd, högsta hjultryck o. s. v. lämpar sig för användning å de vägar eller inom det område, där den är avsedd att användas i trafik.

För att dessa uppgifter, som ur skilda synpunkter äro av betydelse för myndighetens prövning, skola vara tillgängliga under ärendets behandling synes sökanden, på sätt i 1936 års proposition förutsatts, böra åläggas skyldighet att i samband med ansökningen uppgiva, utöver vad av utredningen föreslagits, även typ å den eller de automobiler, som äro avsedda att användas i trafiken. Med angivande av typ bör därvid jämlikt 1936 års motorfordonsförordning § 9 mom. 2 förstås ett sådant närmare angivande av fordonets beskaffenhet, att erforderliga tekniska data beträffande detsamma föreligga. För min del kan jag således icke ansluta mig till den av trafikutredningen uttalade meningen att prövningen av beskaffenheten av den bil, som skall användas i trafiken, bör uppskjutas till den tidpunkt, då fråga uppkommer om godkännande av visst fordon för användning i densamma. Denna senare prövning bör nämligen enligt min mening icke innebära en förnyad prövning av sådana omständigheter, som rätteligen böra komma under övervägande i samband med prövningen av frågan om trafiktillståndet, utan bör snarast avse att konstatera bilens tekniska användbarhet för den trafik, var-till tillstånd tidigare lämnats.

Samtidigt som jag funnit utredningens förslag lämpligen böra komplette-

ras i ovan angivna avseende, har jag ansett den av utredningen föreslagna bestämmelsen, att i ansökningen skall uppgivas antal av de bilar, som äro avsedda att användas i trafiken, böra med hänsyn till innehållet av § 12 tredje stycket inskränkas till att gälla endast sådana fall, då ansökningen avser annat trafiktillstånd än tillstånd till linjetrafik för personbefordran.

#### **Ingivandet av vissa ansökningar om tillstånd till linjetrafik för personbefordran.**

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 151.)

Under § 7 har trafikutredningen föreslagit bestämmelse, att ansökan om tillstånd till linjetrafik för personbefordran inom mer än ett län skall inlämnas till länsstyrelsen i det län, varest längsta delen av vägsträckan är belägen.

Denna bestämmelse, som motsvarar 24 § 2 mom. i 1930 års motorfordonsförordning och som av trafikutredningen ansetts för den skall icke erfordra närmare motivering, har i detta sammanhang fått utgå med hänsyn till att prövning av ansökning om tillstånd till linjetrafik med sträckning över mer än ett län skall, enligt vad i det föregående föreslagits, ankomma på biltrafiknämnden.

#### **Handläggning av ärenden angående linjetrafik.**

##### **8 §.**

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 151—155.)

Enligt 27 § 1 mom. i 1930 års motorfordonsförordning i dess gällande lydelse skall länsstyrelse över ansökning om tillstånd till linjetrafik ej mindre höra vederbörande vägstyrelse och polismyndighet samt järnvägsföretag eller annat trafikföretag, som beröres av den ifrågasatta trafiken, än även, om förhållandena därtill föranleda, vid utlyst sammanträde eller i annan lämplig ordning lämna vederbörande väghållningsskyldiga och andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig.

#### **Trafikutredningens förslag.**

1936 års trafikutredning förordar i huvudsaklig överensstämmelse med propositionen nr 161 till 1936 års riksdag vissa bestämmelser om handläggning av ärenden angående linjetrafik. Med hänsyn till den utveckling, som organisationsväsendet erhållit och framför allt kan förväntas få bland trafikutövarna, anser trafikutredningen lämpligt, att sammanslutningar av utövare av yrkesmässig biltrafik, som kunna anses berörda av den ifrågasatta trafiken, skola få tillfälle att yttra sig i de ärenden, varom här är fråga. Trafikutredningen har därför upptagit ett stadgande härom i förevarande paragraf.

Med en så omfattande rätt att bliva hörda, som förslaget tillerkänner trafikutövare och deras sammanslutningar, anser utredningen något behov av särskilda trafiknämnder vid tillståndsmyndigheternas sida, vilket tidigare föreslagits från trafikutövarehåll, ej förefinnas. Beträffande den i detta sammanhang aktuella frågan om *städers yttranderätt i vissa ärenden angående omnibustrafik* erinrar utredningen om den utförliga behandling, som i 1932 års trafikutrednings betänkande (sid. 158—165) ägnats detta spörsmål. 1932 års trafikutredning förklarade sig icke kunna tillstyrka, att, på sätt Svenska stadsförbundet förorddat, städerna skulle tillerkännas vetorätt vid frågor om tillstånd till lokal linjetrafik och att i övriga frågor angående linjetrafik länsstyrelserna icke skulle äga besluta mot städernas inhämtade mening utan synnerliga skäl. Däremot föreslog 1932 års trafikutredning på skäl, som angivits å sid. 170—173 i dess betänkande, att tillfälle alltid skulle beredas en stads beslutande myndighet att yttra sig över ansökning om rätt till omnibustrafik uteslutande inom staden eller inom staden med dess närmaste omgivning, om ansökningen icke skedde å stadens vägnar.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* uttalade (sid. 70) föredragande departementschefen under hänvisning till den av trafikutredningen anförda motiveringen, att han ansåge sig icke kunna förordda en bestämmelse av den vidsträckta innebörd, stadsförbundet ifrågasatt.

I propositionen föreslogs en mindre jämkning rörande den av 1932 års utredning förordade yttranderätten, i det att denna rätt skulle — i syfte att nå ett smidigare förfarande — tillkomma vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet i staden.

1936 års trafikutredning har icke heller ansett sig kunna förordda den vidsträckta rätt för städer i ärenden angående viss linjetrafik, som av stadsförbundet ifrågasatts. Däremot har utredningen funnit lämpligt att i sitt förslag upptaga det i 1936 års proposition förordade stadgandet om städers yttranderätt.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

Trafikutredningens förslag i förevarande del har i de avgivna yttrandena föranlett erinringar huvudsakligen i nedan omförmälda hänseenden.

Med avseende å den föreslagna bestämmelsen om skyldighet att höra vederbörande trafikföretag och sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik erinras av *länsstyrelserna i Södermanlands och Västernorrlands län*, att, då yttranden i varje fall skola infordras från trafikföretag, som beröras av trafiken, synes det vara av ringa värde att jämväl höra eventuellt förefintliga sammanslutningar. Det torde vara tillfyllest, att här avsedda sammanslutningar upptagas bland dem, som skola höras, om förhållandena därtill föranleda. *Länsstyrelserna i Stockholms och Örebro län* anse skyldigheten att höra sådana sammanslutningar böra begränsas till att avse mera representativa sammanslutningar, eventuellt den länsförening, som numera torde vara vanlig. Förutsättning för att lokala föreningar skola höras anser

*länsstyrelsen i Stockholms län* böra vara, att dessa skriftligen anmäla sig till länsstyrelserna.

Med avseende å skyldigheten att höra trafikföretag anmärker *länsstyrelsen i Stockholms län*, att därmed ej torde böra förstås enskild företagare, enär varje ansökning då skulle förorsaka ett omständigt och onödigt remissförfarande.

I fråga om sättet för infordrande av yttranden förordar *länsstyrelsen i Jönköpings län*, att detta må kunna ske genom kungörelse på sökandens bekostnad.

Beträffande den befogenhet, som bör tillkomma städer och vissa därmed jämförliga samhällen med avseende å behandlingen av frågor om tillstånd till omnibustrafik anser *Svenska stadsförbundet* samma förmån, som enligt förslaget är avsedd att tillkomma stad böra beviljas även köpingar och municipalsamhällen; själva förvaltningsformen bör icke tillmätas avgörande betydelse. Förbundet vidhåller i övrigt sin förutvarande ståndpunkt i detta ämne. Även *statens gatunämnd* anser städerna böra tillförsäkras ett avgörande inflytande i fråga om lokaltrafiken samt trafikförbindelserna med närliggande orter.

Å andra sidan framhåller *kommerskollegium*, att kollegiet icke kan förordda, att städer och kommuner beredas ett dylikt vidsträckt inflytande.

#### Departementschefen.

I trafikutredningens förslag har vidtagits den formella jämkning, som föranledes av att prövning av ansökningar om tillstånd till bedrivande av linjetrafik enligt vad av mig tidigare förordats skulle delvis ske enligt andra grunder än vad av trafikutredningen förutsatts. Utredningens förslag har i övrigt i sak icke givit anledning till erinran från min sida. Någon svårighet, på sätt i vissa yttranden befarats, att höra vederbörande organisationer av trafikutövare torde i praktiken knappast komma att föreligga. Föreskrift att vederbörande trafikföretag, som beröres av den ifrågasatta trafiken, skall höras över ansökningen förekommer redan i nu gällande bestämmelser och innebär således icke någon nyhet. Bestämmelse om rätligt att infordra yttranden genom annons anser jag i detta sammanhang icke böra meddelas, eftersom den relativa fåtaligheten av de företag och sammanslutningar, från vilka yttrande skall infordras, gör, att anledning att ifrågå det vanliga remissförfarandet icke synes i detta sammanhang föreligga. Oavsett en eventuell annonsering skulle nödvändigheten att genom särskilda remisser höra polismyndigheter och andra offentliga institutioner över ansökningar om linjetrafik kvarstå; och vid sådant förhållande skulle en annonsering enbart för att infordra yttranden från enskilda företag eller sammanslutningar av trafikutövare knappast leda till någon besparing av tid eller arbete för myndigheten.

Vad angår frågan om den utsträckning, i vilken städer eller andra kommuner böra beredas tillfälle att yttra sig över vissa ansökningar om linjetrafik, har jag ej funnit skäl att ifrågå den mening, till vilken såväl 1932 och

1936 års trafikutredningar som föredragande departementschefen vid framläggandet av 1936 års proposition anslutit sig, nämligen att vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet i stad alltid skall, om ansökningen icke sker å stadens vägnar, beredas tillfälle att yttra sig över ansökning om tillstånd till linjetrafik med omnibus uteslutande inom staden eller inom staden med dess närmaste omgivning. Det har mot detta förslag anmärkts, att samma rätt borde tillkomma även vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet i köpingar eller municipalsamhällen. Frånsett det förhållandet att något hinder enligt anförda bestämmelse givetvis icke möter för den tillståndsprovande myndigheten att infordra yttranden även från samhällen av sistnämnda beskaffenhet liksom att det är dessa obetaget att, även om ansökningen ej till dem remitteras, självmant inkomma med det yttrande, de må finna erforderligt, torde emellertid bestämmelser, som kunna anses motiverade med hänsyn till de särskilda förhållandena i städerna, icke utan vidare kunna anses böra gälla för varje köping eller municipalsamhälle i riket.

### Handläggning av ärenden rörande beställningstrafik.

#### 9 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 155—156.)

Enligt 27 § 1 mom. i 1930 års motorfordonsförordning i dess gällande lydelse skall, när tillstånd till stads- eller länstrafik sökes, den tillståndsgivande myndigheten genom tillkännagivande i förut bestämd tidning bereda trafikföretag, vilka beröras av den ifrågasatta trafiken, ävensom andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig över ansökningen. Kostnaderna för dylikt tillkännagivande skola gäldas av sökanden. Över ansökan om tillstånd till länstrafik skall länsstyrelse även höra polismyndigheten i den ort, varest bil, som kommer att användas i trafiken, avses skola hava sin stationsort.

#### Trafikutredningens förslag.

Av 1936 års trafikutredning i ämnet föreslagna bestämmelser överensstämma i sak i stort sett med gällande rätt. Dock har ett särskilt stadgande funnits erforderligt för det fall, att lokalområde skall omfatta delar av flera län. Den länsstyrelse, som enligt § 4 har att meddela trafiktillstånd, bör enligt utredningens förslag över ansökningen höra övriga vederbörande länsstyrelser, vilka före avgivande av yttrande skola verkställa erforderlig utredning. Härvid höra de allmänna föreskrifterna i paragrafen få motsvarande tillämpning.

#### Över förslaget avgivna yttranden.

Utredningens förslag har icke föranlett erinringar från i ärendet hörda myndigheter. Vissa lokala organisationer av trafikutövare hava emellertid uttalat önskemål, att beträffande handläggning av ansökningar om beställ-

ningstrafik måtte gälla samma bestämmelser, som enligt nästföregående paragraf föreslagits beträffande ansökningar om linjetrafik.

**Departementschefen.**

Utredningens förslag har från min sida föranlett allenast en formell komplettering, förorsakad av att enligt vad av mig tidigare förordats handläggning av frågor om tillstånd till beställningstrafik skulle i vissa fall kunna ankomma jämväl på polismyndighet i stad eller på biltrafiknämnden.

**10 §.**

Detta stadgande, som motsvarar 27 § 1 mom. sista stycket i 1930 års motorfordonsförordning, torde icke behöva motiveras.

**Förenklad handläggning av vissa tillståndsärenden.****11 §.**

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 156—161.)

Enligt vad ovan under § 5 mom. 1 föreslagits skall vad i förordningen angående yrkesmässig trafik stadgas rörande ärenden om tillstånd till yrkesmässig trafik gälla även beträffande ärenden om ökning av det antal bilar, med vilket trafik må av tillståndshavare bedrivas, om insättande av släpfordon i trafik, om utbyte av bil eller släpfordon, därest meddelat tillstånd avser visst fordon, ävensom eljest om sådant utbyte av bil eller släpfordon, varmed avses höjning av den största last eller det största antal passagerare, som enligt meddelat tillstånd må befordras med fordon i trafiken.

På sätt i trafikutredningens motivering till nämnda stadgande frambållits, kan emellertid en förenklad handläggning lämpligen förekomma vid behandling såväl av vissa av de ärenden, som omförmälas i nyss anförda stadgande, som av ärenden avseende tillstånd till vissa särskilt angivna slag av trafik.

Åt uppgiften att närmare angiva de grupper av ärenden, beträffande vilka en dylik förenklad handläggning kan ifrågakomma, är § 11 i utredningens förslag ägnad.

**Trafikutredningens förslag.**

Enligt utredningens mening bör infordrandet av yttranden kunna inskränkas eller underlåtas, då ansökan avser befordran i linjetrafik utslutande av skolbarn och lärare till och från skolan, vilket — såvitt angår skolbarn — föreslagits i 1936 års proposition.

I överensstämmelse med samma proposition anser utredningen vidare remissförfarandet kunna begränsas i fråga om ansökan, som allenast avser tillstånd att med en eljest i linjetrafik insatt omnibus eller personbil tillfälligt ombesörja beställningstrafik inom visst område eller å viss vägsträcka.

Vidare anser utredningen en förenkling böra möjliggöras, då fråga är om att fortsätta en av annan förut bedriven trafik. I dylika fall föreligger ingen utökning av transportapparaten. I de ärenden, varom här är fråga, torde det många gånger vara tillräckligt, att utredning införskaffas om sökandens lämplighet, såvitt ej denna ändå kan anses styrkt. Därest tvekan kan råda — exempelvis om trafikens behövlighet eller rörande företrädesrätt för annan att fortsätta trafiken — bör, framhåller utredningen, givetvis ett fylligare remissförfarande komma till stånd.

Enligt 1936 års proposition medgavs möjlighet att underlåta infordrandet av yttranden i ärenden angående vissa utbyten av bil eller släpfordon. I fråga om linjetrafik med omnibus tilläts förenklat förfarande i fråga om såväl ökning av fordonsantalet som insättande av släpvagn och utbyte av fordon.

Enligt trafikutredningens mening bör remissförfarandet kunna inskränkas vid utökning av antalet omnibusar i linjetrafik och vid utbyte av omnibus och personbil.

Enligt 1936 års proposition skulle fullständigt remissförfarande anlitas vid sådant utbyte av personbil, som medförde ökning med mer än tjugoprocent av det högsta antal personer, som finge befordras med bilen. 1936 års trafikutredning har icke kunnat ansluta sig till denna uppfattning. Ett utbyte av personbil anser utredningen — oavsett ökningens storlek — böra tillåtas under mycket enkla former. En personbil får ju enligt bestämmelserna i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan ej befordra fler än nio personer föraren inräknad. Utredningen anser det i allmänhet vara av relativt liten betydelse, om en större eller mindre personbil användes i trafiken.

Även i fråga om utbyte av lastbil eller släpfordon synes remissförfarandet kunna inskränkas, därest ökningen håller sig inom vissa gränser. I fråga om bestämmandet av denna gräns har utredningen ansett sig böra förorda en sådan lösning att fullständigt remissförfarande skulle vara erforderligt vid en sådan kombination av den absoluta och den relativa ökningen, att den enligt trafiktillståndet högsta tillåtna lasten höjes till mer än 3.5 ton och dessutom utgör mer än 15 procent. En höjning till 3.5 ton skall sålunda kunna medgivas utan remissförfarande, och även en höjning över denna gräns under förutsättning, att ökningen icke överstiger 15 procent. Det skulle sålunda bli tillåtet att utan remiss höja den högsta tillåtna lasten exempelvis från 1.5 till 3.5 ton eller från 4 till 4.5 ton men däremot icke från 4 till 4.7 ton.

Utredningen erinrar, att den omständigheten, att något remissförfarande ej behöver förekomma vid vissa utbyten av fordon, givetvis ej får föranleda till antagande, att tillståndsmyndigheten skulle vara betagen rätt att föranstalta om sådan utredning, som i det särskilda fallet kan befinnas erforderlig. Det synes tvärtom rimligt och lämpligt, att tillståndsmyndigheten verkställer undersökning i exempelvis sådana fall, då upprepade ökning medgivits eller begärts och då situationen är sådan, att den sam-



manlagda ökningen icke kunnat på en gång utan remissförfarande medgivas.

Enligt trafikutredningens mening kan slutligen ifrågasättas, om det vidlyftiga ansökningsförfarandet skall behöva användas, då fråga är om ett tillfälligt, tidsbegränsat insättande av fordon i redan bedriven trafik. Utredningen har därför föreslagit, att infordrandet av yttranden skall kunna inskränkas eller underlätas, då ökningen av antalet bilar eller insättandet av släpfordon enligt ansökan skall avse en tid av högst sex månader.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

I yttranden, som avgivits över trafikutredningens förslag, har anförts bland annat följande.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* erinrar, att i somliga av här ifrågasatta undantagsfall ha ofta bland annat från statens järnvägar, efter kungörelse framkommit protester mot bifall till ansökningen. En lokal trafikbilägareorganisation gör gällande, att hela den föreslagna paragrafen borde utgå, enär det nu gällande kungörelse- och yttrandeförfarandet borde kvarstå i de betydelsefulla fall, varom i detta sammanhang är fråga. Å andra sidan har hävdats, att den i paragrafen förekommande uppräknningen av antalet fall, som kunde bli föremål för en förenklad handläggning, vore ofullständig och borde kompletteras med andra fall.

I sistnämnda avseende framhåller exempelvis *överståthållarämbetet* även *länsstyrelsen i Västernorrlands län*, att det är önskvärt, att en förenklad handläggning av tillståndsärenden medgives i alla fall, då fråga är om nytt trafiktillstånd för tillgodoseende av rent tillfälliga trafikbehov och tiden icke medger inhämtande av yttranden i vanlig ordning. Såsom exempel på dylika tillfälliga trafikbehov nämner länsstyrelsen exceptionellt stora timmertransporter inom visst område, större idrottstävlingar eller nöjestillställningar. *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* anser emellertid även ansökningar om tillfälliga trafiktillstånd böra bli föremål för kungörelse och utredningsförfarande, enär även dylik utökning kan komma att i hög grad inverka på utövandet av den verksamhet, som bedrivs enligt bestående permanenta trafiktillstånd.

Beträffande den av utredningen föreslagna bestämmelsen, enligt vilken remiss skulle kunna inskränkas eller underlätas, då ansökan avser tillstånd att för en tid av högst sex månader öka antalet bilar eller insätta släpfordon i viss trafik, understryker organisationen, att dylika tidsbegränsade tillstånd uteslutande böra förbehållas trafikutövare, vilka redan innehava tillstånd till yrkesmässig trafik.

*Länsstyrelsen i Örebro län*, som anser den i förevarande paragraf föreslagna förenklingen av handläggningen av vissa tillståndsärenden synnerligen ändamålsenlig, anmärker dock beträffande nu ifrågavarande stadgande, att föreskrift erfordras, huruvida samma förenklade handläggning kan ske, därest sökanden, sedan ökning av antalet bilar medgivits för viss trafik för

högst sex månader, anhåller om ytterligare tidsbegränsad ökning av antalet bilar.

Beträffande de särskilda punkterna i trafikutredningens nu ifrågavarande förslag har anmärkts bland annat följande.

Beträffande befordran av skolbarn och lärare till och från skolan yrkas av *organisationer av trafikbilägare* liksom av *järnvägsstyrelsen* och *Svenska järnvägsföreningen*, att yttrande bör inhämtas åtminstone i sådana fall, då linjetrafik för personbefordran redan finnes å den sträcka, som avses i ansökningen. I en särskild framställning av *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* samt *Svenska droskbilägareförbundet* yrkas tillika, att bestämmelse måtte meddelas om att anbud å skolskjutsar icke måtte få mottagas av annan än den, som vid anbudsgivningen är innehavare av tillstånd till yrkesmässig persontrafik och att i alla händelser för dylik trafik meddelat trafikstillstånd begränsas till att avse endast sådan trafik.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 12 december 1939 angående reglering av de ersättningar, som utgivas till skolskjutsentreprenörer — vilken skrivelse i övrigt närmare omförmäles i Kungl. Maj:ts till innevarande års riksdag denna dag avlåtna proposition angående vissa anslag till folkskoleväsendet m. m. — har *skolöverstyrelsen* efter verkställd utredning till behandling upptagit bland annat frågan om tillstånd att utföra skolskjutsar. Överstyrelsen framhåller i detta avseende bland annat, att starka skäl enligt dess mening kunna anföras för att, på sätt av 1934 års skolsakkunniga föreslagits, medgivande till verkställande av skolskjutsar under vissa förutsättningar må kunna lämnas även andra motorfordonsägare än sådana, som meddelats tillstånd till yrkesmässig trafik. Överstyrelsen anser därför, att i motorfordonsförordningen eller på annat sätt föreskrift bör lämnas därom, att även annan kompetent bilförare än yrkeschaufför må kunna utföra skolskjutsar under förutsättning, att vederbörande bilbesiktningsman efter besiktning av fordonet funnit sig kunna godkänna detsamma. I samband därmed understryker överstyrelsen lämpligheten av att skolskjutsar utföras under skolstyrelsens egen ledning, där det så ur ekonomiska och praktiska synpunkter är lämpligt. Detta kan ske därigenom att skoldistriktet inköper lämplig buss och anskaffar chaufför. Såsom sådan kan i vissa fall skolans vaktmästare tjänstgöra. Några särskilda bestämmelser för sist angivna ändamål anser styrelsen emellertid icke erforderliga.

Den föreslagna bestämmelsen att till ärenden av ifrågavarande slag skola räknas även ansökningar om tillstånd att öka antalet omnibusar i linjetrafik bör, erinra *länsstyrelserna i Hallands och Gotlands län*, utgå, enär enligt § 12 tillstånd till linjetrafik med omnibus icke skall angiva det antal bilar, med vilket dylik trafik må bedrivas.

Den föreslagna begränsningen ifråga om rätt att i nu förevarande form erhålla utbyte av lastbil eller släpfordon anse tre *handelskammare* icke rimlig, då den kan för vederbörande yrkesutövande medföra stora olägenheter och risk för förlust av transporter. *Länsstyrelserna i Östergötlands och Jönköpings län* anse ifrågavarande bestämmelse oklar, så till vida att föreskrift

icke meddelats om utgångspunkten för den procentuella höjningen. Sistnämnda länsstyrelse framhåller, att det bör mera uttryckligt angivas, att ökningen må medgivas i förhållande till kapaciteten å fordon enligt bestående trafiktillstånd.

Beträffande trafikutredningens förslag, att remissförfarandet skall kunna inskränkas eller underlåtas, då ansökan avser utbyte av lastbil eller släpvagn, såvitt den största last, som enligt tillståndet må medföras å fordonet, icke höjes till mer än 3.5 ton eller eljest med mer än 15 procent, anser *järnvägsstyrelsen*, att de angivna talen böra sänkas till 2.5 ton, respektive 10 procent.

#### Departementschefen.

Med hänsyn till att nu ifrågavarande bestämmelse allenast innebär befohgenhet för den tillståndsbeviljande myndigheten att, där så finnes lämpligt, inskränka eller underlåta inhämtandet av eljest föreskrivna yttranden, men däremot icke utgör något hinder för samma myndighet att, i den mån så finnes påkallat, ombesörja den utredning, som må finnas erforderlig, har jag i princip intet att erinra mot innebörden av det förslag utredningen framlagt. Emellertid anser jag vissa jämkningar i trafikutredningens förslag erforderliga.

Bestämmelsen att ansökan, som avser tillstånd att fortsätta av annan bedriven trafik, skulle kunna avgöras utan att annan beredd tillfälle att däröver avgiva yttrande skulle efter min mening kunna öppna möjlighet för en vidsträckt handel med trafiktillstånd, som det ingalunda ligger i det offentligas intresse att uppmuntra. Det fall av överlåtelse, som utredningen närmast torde hava haft i tankarna och vars handläggning också enligt min mening bör så mycket som möjligt förenklas, är sådan överlåtelse, som nödvändiggöres av dödsfall. För dylikt fall äro emellertid särskilda bestämmelser förutsatta i utredningens förslag § 19, i vilket jag i denna del icke ifrågasätter någon ändring. Enligt dessa må, om den, som efter tillstånd bedrivit yrkesmässig trafik avlidit, rörelsen utan särskilt tillstånd för dödsboets räkning fortsättas under en tid av högst ett år från dödsfallet, under förutsättning att dödsboet inom två månader till vederbörande myndighet anmäler lämplig person att förestå rörelsen. Om yttrande över en i sinom tid gjord ansökning om tillstånd att överlåta den av dödsboet bedrivna rörelsen sedermera i vanlig ordning infordras, torde däremot icke kunna riktas någon erinran. Vad åter angår alla andra fall av överlåtelse, nämligen sådana som grunda sig på en affärstransaktion mellan den förutvarande trafikutövaren och den ifrågasatta nye tillståndshavaren, måste det i regel anses ligga i det allmännas intresse, att för varje fall så mycket av offentlighet givnes åt transaktionen att handeln med trafikrättigheter icke uppmuntras. Då det i regel icke är möjligt för den tillståndsbeviljande myndigheten att utreda, vilka enskilda transaktioner, som ligga bakom överlåtelsen av ett trafiktillstånd, skulle, om det bleve allmän praxis, att dylika överlåtelser bifölles utan att tillfälle bereddtes andra att avgiva yttrande däröver, med all sannolikhet en vidsträckt handel med trafiktillstånd uppkomma. På grund härav

har jag ansett ifrågavarande av trafikutredningen föreslagna bestämmelse böra i detta sammanhang utgå.

Vad angår frågan om rätt att bedriva linjetrafik för befordran uteslutande av skolbarn och lärare till och från skola har jag icke funnit skäl vare sig att, i enlighet med vad från trafikutövarhåll ifrågasatts, meddela inskränkande bestämmelser beträffande rätten att erhålla tillstånd till dylik trafik eller att, på sätt av skolöverstyrelsen föreslagits, meddela särskild föreskrift att även annan än yrkeschaufför må, därest fordonet vid bilbesiktning godkänts, utföra trafik, varom nu är fråga. Genom det av trafikutredningen föreslagna stadgandet kan tillståndsförfarandet förenklas, men hinder föreligger enligt detsamma icke för att vare sig vanlig trafikutövare erhåller tillståndet eller att detsamma, med den begränsning, som i detta sammanhang lämpligen synes böra ske, nämligen att tillståndet endast skall avse nämnda slag av transporter, meddelas även annan än den, som eljest innehar tillstånd till bedrivande av yrkesmässig trafik. Härigenom torde de praktiska önskemål, som i detta sammanhang göra sig gällande, bliva i erforderlig grad tillgodosedda.

Någon bestämmelse om ansökning, som avser ökning av antalet omnibusar i linjetrafik, synes icke i detta sammanhang erforderlig, då, såsom av ett par länsstyrelser anmärkts, beslut om tillstånd till linjetrafik med omnibus enligt utredningens förslag § 12 icke skall innefatta föreskrift om det antal fordon, med vilket trafiken skall bedrivas.

Vad slutligen angår den av trafikutredningen föreslagna bestämmelsen om rätt att utbyta lastbil eller släpfordon, såvitt därigenom den största last, som enligt tillståndet må medföras å fordonet, icke höjes till mer än tre och ett halvt ton eller eljest med mer än femton procent, finner jag detsamma böra till en början begränsas på det sätt, att den maximilast, varom i sammanhanget är fråga, skall utgöra fordonens sammanlagda last. Emellertid ligger även den föreslagna maximigränsen av tre och ett halvt ton enligt min mening väl högt; tillämpningen av en dylik gräns skulle medföra, att länsstyrelserna på grund av den inskränkning i deras befogenhet att pröva frågor om trafikillstånd, som tidigare förordats, aldrig skulle behöva infordra yttrande beträffande frågor, som avsåge utbyte av lastbil eller släpfordon. Då användningen av lastbilar, som med eller utan tillkopplat släpfordon äga en lastkapacitet av upp till två och ett halvt ton, torde täcka det normala trafikbehovet i nämnda slag av trafik, har jag ansett den föreslagna gränsen lämpligen kunna sänkas till två och ett halvt ton.

Vad i övrigt i de avgivna yttrandena erinrats mot trafikutredningens förslag har jag icke ansett böra föranleda ytterligare ändring däri, och har jag vid sådant förhållande icke funnit erforderligt att närmare ingå på diskuterandet därav.

Utöver vad av trafikutredningen föreslagits har jag slutligen ansett det förenklade förfarande, varom i förevarande paragraf är fråga, kunna ifrågakomma även i det fall, då ansökan avser tillstånd att jämlikt de bestämmelser, som nedan meddelas i 20 §, i linjetrafik för personbefordran med-

föra gods eller sådant släpfordon för godsbefordran, som har en högsta lastförmåga av 500 kilogram. Ett för detta ändamål erforderligt tillägg har gjorts till utredningens förslag.

### Om trafiktillstånd meddelande m. m.

#### Förutsättningar för tillstånd och tillståndets innehåll.

##### 12 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 161—175.)

Enligt 27 § 2 mom. i 1930 års motorfordonsförordning må ej 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.

1936 års trafikutredning har i förevarande avseende framlagt förslag till bestämmelser, som med vissa modifikationer ansluta sig till de av 1932 års trafikutredning och i 1936 års proposition förordade bestämmelserna i ämnet. Angående grunderna för förslaget hänvisas till 1936 års trafikutrednings betänkande (sid. 161 ff).

Med hänsyn till längden av ifrågavarande paragraf återgives desamma i det följande punktvis tillika med redogörelse för huvudinnehållet av avgivna yttranden.

#### Utredningens förslag st. 1 och 2.

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

Trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan 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.

#### Yttrande.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län anser sistanfödda bestämmelse mindre lämplig, enär det icke är ovanligt, att samtidigt för prövning föreligga ansökningar från olika personer om trafiktillstånd i ort, där ett nytt tillstånd visat sig behövt, samt att vid prövning av sökandenas lämplighet som trafikutövare de befinnas likvärdiga i detta hänseende.

#### Departementschefen.

Syftet med ifrågavarande bestämmelse är, såsom framgår av förarbetena, att förhindra sådan tillämpning av tillståndsförfarandet, att en sökande skulle såsom skäl till företräde framför annan sökande kunna åberopa en-

dast den omständigheten att hans ansökan inkommit tidigare. En dylik tillämpning skulle kunna göra det nödvändigt för redan befintliga trafikföretag att, allenast för att förebygga att någon annan erhöle trafiktillstånd, ingiva ansökningar om dylikt tillstånd, även i sådana fall då ansökningen icke skulle hava kommit till stånd, därest allenast trafikbehovet varit avgörande. Med hänsyn härtill har jag icke funnit anledning att i förevarande hänseende frångå trafikutredningens förslag.

#### Utredningens förslag (forts.).

Avser ansökan tillstånd till linjetrafik i konkurrens med trafik, bedriven av förut bestående trafikföretag, skall, därest tillstånd meddelas och förhållandena icke till annat föranleda, sådant lämnas innehavare av dylikt företag, därest denne ansökt därom och i övrigt finnes lämplig såsom trafikutövare.

#### Yttranden.

Åtskilliga *organisationer av trafikbilägare* framhålla, att förevarande bestämmelse bör gälla icke endast ifråga om tillstånd till linjetrafik utan be- träffande varje tillstånd till yrkesmässig trafik.

*Länsstyrelsen i Skaraborgs län* och *Kungl. automobilklubben* anse ordet »skall» böra utbytas mot »bör».

*Kommerskollegium* och *Motormännens riksförbund* anse den föreslagna bestämmelsen böra utgå, enär det ur allmänhetens synpunkt är till fördel, om möjligheterna till en fruktbarande konkurrens icke förhindras.

*Industriförbundet* finner det ytterligt tveksamt om en dylik föreskrift överhuvud bör inflyta i lagstiftningen. Om så likväl sker, bör emellertid ett villkor för tillståndsgivningen vara bland annat att sökanden är beredd att tillämpa minst lika gynnsamma transportvillkor som övriga sökande, vilka bygga sina taxor på rimliga grunder.

#### Departementschefen.

Någon absolut företrädesrätt för redan bestående trafikföretag är det föreslagna stadgandet, såsom framgår av dess lydelse, icke avsett att medföra; företrädesrätten gäller allenast, därest »förhållandena icke till annat föranleda», d. v. s. därest icke en prövning på rent sakliga grunder leder till företräde för en annan sökande. Under denna i paragrafen angivna förutsättning vill det emellertid synas, som den föreslagna företrädesrätten vore fullt befogad. Med hänsyn till det relativt betydande kapitaluppbåd, som erfordras för upprättande av en ny linjetrafik, måste det i regel anses ur samhällsekonomisk synpunkt lämpligt att under i övrigt lika förhållanden lämna ett redan bestående trafikföretag företräde, då härigenom i regel material och personal bättre utnyttjas än genom etablerandet av ett nytt med det förra konkurrerande företag. Från allmänhetens synpunkt sett innebär också ofta det äldre företags utvidgning fördelar i form av samtrafik med redan befintlig linjetrafik, som i regel icke kunna erbjudas av ett nytt konkurrensföretag. Slutligen må erinras, att såväl taxor som tidtabeller i linjetrafik

fastställas av vederbörande tillståndsbeviljande myndighet, och att alla skäliga anspråk från allmänhetens sida i detta avseende kunna tillgodoses likväl genom hänvändelse till nämnda myndighet som genom etablerandet av en ny konkurrerande trafik. På grund härav måste enligt min mening en tillämpning av den i utredningens förslag uttryckta principen, i den starkt begränsade omfattning densamma därstädes erhållit, anses tillgodose även trafikanternas intresse, och jag har därför icke ansett någon ändring i utredningens förslag i denna del påkallad. Ej heller har jag funnit skäl föreligga att, på sätt av vissa organisationer av trafikutövare ifrågasatts, utsträcka giltigheten av ifrågavarande princip till att avse även beställningstrafik. Såsom förut framhållits, har nämligen ifrågavarande stadgande icke tillkommit av hänsyn till de enskilda trafikutövarna, utan på grund av hänsyn till möjligheten att i trafikekonomins och trafikanternas intressen uppbygga och bevara företag av sådan trafikkapacitet, att desamma inom ett visst område fylla rimliga trafikbehov. Detta motiv kan i allmänhet icke åberopas i fråga om beställningstrafiken, som i regel är uppbyggd på individuella trafikstillstånd och avser att tillgodose merendels lokalt begränsade och ofta tillfälliga trafikbehov.

#### Utredningens förslag (forts.).

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga.

#### Yttranden.

*Överståthållarämbetet* anser sig icke kunna tillstyrka, att tillstånd skall få ställas å juridisk person. Om så sker, kommer fri handel med trafikstillstånd under alla förhållanden att kunna äga rum på det sätt, att delägarna i det bolag, eller den förening, som äger trafikstillståndet, överlåta sina andelsrätter. Då dessa överlåtelser icke gärna kunna kontrolleras av myndigheterna, kan icke förhindras, att ersättning utgår för tillståndets monopolvärde.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län:* Att juridiska personer äro tillståndshavare lämpar sig för vissa arter av trafik, särskilt omnibustrafik. För beställningstrafiken, i synnerhet droktrafiken i de större städerna, torde emellertid tillståndsgivning till fysiska personer vara avgjort att föredraga. I praktiken tillämpas för närvarande tillståndsgivning endast till fysiska personer åtminstone i de största städerna i riket, och angeläget är, att bestämmelserna så avfattas, att ingen tvekan behöver råda om myndigheternas befogenhet i detta avseende.

*Länsstyrelsen i Västerbottens län:* Ifrågasättas kan om icke, såsom i fråga om vissa andra näringar, exempelvis hotellrörelse, bör föreskrivas, att rättigheter för juridiska personer skola meddelas föreståndare.

#### Departementschefen.

I likhet med trafikutredningen finner jag lämpligt, att möjlighet finnes att meddela tillståndet antingen till fysisk eller till juridisk person, och att sålunda tillståndsgivningen icke inskränkes till allenast fysisk person. Villkettera av dessa, som i det särskilda fallet är att föredraga, synes böra be-

stämmas snarare genom prövning av den tillståndsgivande myndigheten än genom lagstiftning. I stort sett synes den nuvarande utvecklingen, enligt vilken tillstånd till beställningstrafik i regel begränsas till fysiska personer men däremot tillstånd till linjetrafik åtminstone i större skala kan medgivas även åt juridiska personer, ändamålsenlig. Då emellertid enligt min mening denna princip lämpligen bör komma till uttryck i författningen, har en därav betingad jämkning i utredningens förslag i nu förevarande del vidtagits.

#### Utredningens förslag (forts.).

Såvitt ej angår linjetrafik med omnibus, skall tillstånd innefatta föreskrifter om det antal bilar, med vilket trafiken må bedrivas, med angivande, ifråga om den godstrafik, av den största last, som skall kunna med varje bil befordras.

#### Yttranden.

*Länsstyrelserna i Jönköpings och Hallands län:* »Linjetrafik med omnibus» avser väl närmast linjetrafik för personbefordran, varför uttrycket bör ändras i detta syfte.

*Länsstyrelsen i Värmlands län:* Samtliga trafiktillstånd, sålunda jämväl för linjetrafik med omnibus, böra innefatta föreskrift om det antal bilar, med vilket trafiken må bedrivas. Utan en sådan föreskrift har länsstyrelsen ej full möjlighet att ändamålsenligt ordna den yrkesmässiga trafiken.

#### Departementschefen.

Då omfattningen av linjetrafik för personbefordran praktiskt taget alltid kan regleras genom fastställande dels av fordonets storlek och dels turlista för detsamma, är fastställande av det antal bilar, som skall användas i dylik trafik, icke påkallat för nyss angivna ändamål; och jag finner därför icke anledning att jämväl i fråga om dylik trafik meddela föreskrift, att det antal bilar, med vilket trafiken må bedrivas, skall angivas i trafiktillståndet. Däremot bör, på sätt av ett par länsstyrelser anmärkts, ifrågavarande undantag avse icke allenast linjetrafik med omnibus utan linjetrafik för personbefordran över huvud taget.

Utredningen har icke ifrågasatt någon bestämmelse i trafiktillståndet om det högsta antal personer, som må befordras med en för personbefordran i beställningstrafik använd bil eller omnibus. På sätt under § 11 framhållits, anser jag emellertid en dylik bestämmelse böra inflyta i trafiktillståndet, och utredningens förslag har därför i denna del kompletterats.

#### Utredningens förslag (forts.).

Därest förhållandena därtill föranleda, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid.

#### Yttranden.

*Länsstyrelsen i Gotlands län:* En mera neutral ståndpunkt hade intagits, om man använt »må» i stället för »bör». Genom denna utformning av



stadgandet understrykes nämligen ytterligare angelägenheten av att i ett eller annat avseende begränsade trafiktillstånd endast i särskilda undantagsfall utlämnas.

*Poliskammaren i Göteborg:* I praktiken har det visat sig, att inskränkingar i trafiktillstånd varit mindre lämpliga på grund av svårigheten att kontrollera, att de icke överträdas. Därför föreslås, att förslaget i denna del utgår eller inskränkes.

#### **Departementschefen.**

Trafikutredningens förslag, som är ett uttryck för den enligt min mening riktiga principen, att tillståndets omfattning skall rättas efter vad som med hänsyn till förhållandena i varje särskilt fall är erforderligt, har icke givit anledning till erinran från min sida.

#### **Utredningens förslag (forts.).**

Beträffande linjetrafik skall, såvida ej särskilda omständigheter till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka.

#### **Yttranden.**

*Generalpoststyrelsen* föreslår det tillägg, att föreskrift skall meddelas även att trafiken skall framgå enligt viss turlista.

*Länsstyrelsen i Värmlands län* anser det alltid böra föreskrivas, att linjetrafik skall framgå å viss vägsträcka eller vissa vägsträckor.

#### **Departementschefen.**

Som, särskilt i fråga om linjetrafik för godsbefordran, det i praktiken kan i vissa fall möta svårigheter att för densamma föreskriva viss turlista eller viss vägsträcka, har jag icke funnit anledning frånga trafikutredningens förslag.

### **Lokalområden (trafikområden) m. m.**

#### **13 §.**

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 175—184.)

I 1930 års motorfordonsförordning skiljes på två olika slag av yrkesmässig beställningstrafik nämligen stadstrafik och länstrafik. Trafikområde är vid stadstrafik stad och vid länstrafik visst län eller del därav med undantag för städerna.

Utövare av stads- eller länstrafik är i fråga om rätten att utföra körningar icke begränsad till trafikområdet; efter erhållen beställning äger han, under iakttagande av vissa i 25 § 1930 års motorfordonsförordning meddelade bestämmelser, utföra körning från ort inom trafikområdet till vilken ort som helst inom riket eller tvärtom.

Frågan om lämpligheten att bibehålla den nuvarande skillnaden mellan stadstrafik och länstrafik ävensom huruvida trafikområden i nuvarande bemärkelse böra anvisas för nämnda slag av trafik har under utredningsarbetets gång tilldragit sig stor uppmärksamhet.

**Trafikutredningens förslag.**

1936 års trafikutredning har liksom föregående utredningar kommit till den uppfattningen, att den nuvarande skillnaden mellan läns- och stadstrafik icke längre bör upprätthållas. I fråga om persontrafiken har utredningen — i överensstämmelse med 1936 års proposition — funnit övervägande skäl tala för att några särskilda trafikområden — utöver stationsorten — icke skola fastställas. Härigenom skapas enligt utredningens mening principiell likställighet mellan trafikutövarna oberoende av stationsortens belägenhet.

Beträffande beställningstrafik för godsbefordran anser utredningen däremot alltjämt vissa trafikområden böra bestämmas, vilka emellertid böra vara mera enhetliga än hittills och i allmänhet omfatta ett landsbygdsområde samt inom detsamma belägna städer.

Dessa områden, bestämda med hänsyn till den mera lokala trafikens behov, anser trafikutredningen böra betecknas såsom »lokalområden».

Lokalområdena torde enligt utredningens mening i allmänhet kunna utgöras av ett antal vägdistrikt och städer och bestämmas med hänsyn till möjligen befintliga handels- och transportområden. Åtskilliga av de mindre länen synas kunna få utgöra ett lokalområde, under det att övriga län torde böra uppdelas på två eller flera lokalområden. I vissa fall torde det visa sig lämpligt att låta ett lokalområde bestå av delar av flera län. Enligt trafikutredningens mening böra emellertid länsgränserna i görligaste mån få utgöra skiljelinjer mellan olika lokalområden. Indelningen av riket i lokalområden skulle verkställas av biltrafiknämnden efter länsstyrelsernas hörande och i övrigt erforderlig utredning.

Lokalområdet skall enligt utredningens förslag i regel vara gemensamt för alla trafikutövare med stationsort inom detsamma. Undantagsvis och på grund av synnerligen starka skäl skulle emellertid biltrafiknämnden kunna bestämma personliga lokalområden för vissa trafikutövare.

Med stationsort bör, framhåller utredningen, förstås en geografisk enhet såsom stad, köping, municipalsamhälle, kyrkby, hamnplats eller annat av länsstyrelsen fastställt område. Hinder torde sålunda icke böra möta att exempelvis anvisa en mindre socken såsom stationsort.

**Yttranden över trafikutredningens förslag.**

Utredningens förslag att ersätta de båda nuvarande formerna av beställningstrafik, nämligen stads- och länstrafik med ett enhetligt begrepp, beställningstrafik, samt att slopa särskilda trafikområden för beställningstrafiken för personbefordran har icke föranlett erinringar från i ärendet hörda myndigheter. Däremot hava åtskilliga organisationer av trafikbilägare yrkat bibehållande av trafikområden även för persontrafiken.

Rörande lokalområdenas omfattning framhåller länsstyrelsen i Värmlands län, att anknötning till vägdistriktsindelningen torde vara mindre lycklig, enär denna indelning ofta bryter annan judiciell och administrativ indelning; indelning efter domsagor vore mera naturlig. Kungl. automobilklubben understryker betydelsen av att lokalområdena göras tillräckligt stora och att

vid deras fastställande hänsyn toges till naturliga handelsområden. Å andra sidan framhåller *svenska järnvägsföreningen*, att lokalområde i regel icke bör utgöras av mer än ett vägdistrikt.

Beträffande det föreslagna sättet för lokalområdenas fastställande ifrågasätter *länsstyrelsen i Kronobergs län*, om det icke vore mest ändamålsenligt att anförtro indelningen av riket i lokalområden åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samråd med vederbörande länsstyrelser. *Länsstyrelsen i Örebro län* anser beslut om dylik indelning böra ankomma på Kungl. Maj:t efter förslag av biltrafiknämnden och hörande av länsstyrelserna.

*Länsstyrelsen i Västmanlands län* anser, att förslaget om personliga lokalområden icke bör accepteras eller att i alla händelser stadgandet därom bör tydligare än vad i utredningens förslag är fallet givas karaktär av undantagsbestämmelse. Rätt att ansöka om dylikt personligt lokalområde bör enligt länsstyrelsens mening endast tillkomma sammanslutning av trafikutövare.

*Länsstyrelserna i Jönköpings, Kalmar, Örebro, Hallands och Värmlands län* påpeka, att innebörden av begreppet stationsort måste med hänsyn till den förändrade betydelse, som givits däråt, till sina gränser noga bestämmas vid meddelande av tillstånd till beställningstrafik för personfordran, särskilt som enligt § 21 1 mom. stationsorten har stor betydelse för utöandet av dylik trafik. *Länsstyrelserna i Kalmar och Örebro län* anse det böra i författningstexten utsägas, att stationsorten skall utgöra ett geografiskt klart fixerat område, såsom stad, köping, municipalsamhälle, kyrkby, hamnplats, men däremot icke mindre socken, såsom trafikutredningen synes förutsätta. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* påpekar däremot, att i stället för den geografiska enheten den administrativa enheten ofta i stället lämpar sig såsom stationsort.

#### Departementschefen.

I likhet med vad såväl 1936 års trafikutredning som föregående utredningsorgan förordat finner jag förslaget att ersätta den nuvarande indelningen i stads- och länstrafik med ett enhetligt begrepp, beställningstrafik, vara ändamålsenligt. Likaledes finner jag i överensstämmelse med nämnda förslag anledning icke föreligga att ifråga om persontrafiken bibehålla den nuvarande indelningen i trafikområden. Vad man genom en dylik indelning velat vinna, nämligen att fastställa å ena sidan skyldighet för trafikutövare att i viss utsträckning utföra beställd körning samt å andra sidan befogenhet för honom att efter erhållen beställning verkställa körning såväl inom trafikområdet som, med viss begränsning, utom detsamma kan ernås genom för sådant ändamål direkt meddelade bestämmelser, som förekomma på andra ställen i författningsförslaget.

De erinringar, som i vissa avseenden gjorts beträffande utredningens förslag om lokalområden för beställningstrafik för godsbefordran, röra mera frågan om en framtida tillämpning av de föreslagna bestämmelserna än innehållet av dessa bestämmelser. Att på detta stadium taga ställning till

dessa erinringar i vad de avse grunden för indelningen i lokalområden eller lokalområdenas storlek torde icke vara lämpligt, utan bör avgörandet av dessa frågor enligt min mening ankomma på tillämpningen av bestämmelserna. Detsamma gäller också de erinringar, som framställts beträffande sättet för angivande av stationsort för trafiken i framtida trafik tillstånd; de synpunkter, som i detta avseende framhållits, synas bättre kunna tillgodoses genom rättstillämpningen än genom att i detta sammanhang meddela detaljerade bestämmelser.

Vad av vissa länsstyrelser erinrats beträffande sättet för fastställande av rikets indelning i lokalområden samt angående möjligheten att meddela personliga lokalområden har jag ej heller funnit böra föranleda ändring i trafikutredningens förslag.

### Turlista för linjetrafik.

#### 14 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 184—187.)

I 1930 års motorfordonsförordning saknas bestämmelser om turlista för linjetrafik. Enligt 27 § 2 mom. skall emellertid tillstånd upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Länsstyrelserna ha i allmänhet brukat fastställa turlista för omnibustrafiken och ej sällan även för annan linjetrafik.

1936 års trafikutredning anser, att ett stadgande om fastställande av tidtabell för linjetrafik bör upptagas i den ifrågasatta lagstiftningen.

Angående innehållet av detta förslag och grunderna för detsamma hänvisas till utredningens betänkande.

### Yttranden över trafikutredningens förslag.

Länsstyrelsen i Malmöhus län finner icke nödvändigt, att turlista för linjetrafik med omnibus alltid fastställas av länsstyrelsen. Beträffande sådana omnibuslinjer inom länet, som övergått i järnvägarnas ägo, hava med uppgörandet av järnvägstidtabeller vana tjänstemän fått handlägga omnibus-turlistornas upprättande, och länsstyrelsen har i dylika fall nöjt sig med att föreskriva vissa grunder för uppgörande av turlistorna samt stadgat skyldighet för tillståndshavarna att omedelbart efter utfärdandet sända dessa till länsstyrelsen, vederbörande polismyndigheter och föreståndaren för statspolisens avdelning i Malmö. Länsstyrelsen har däremot fastställt turlistor för linjer, åt vilkas tillståndshavare länsstyrelsen ansett sig icke böra överlämna uppgörandet därav. Ingen som helst olägenhet har förmärkts av detta sätt att ordna linjetrafiken. Länsstyrelsen anser därför turlista för linjetrafik med omnibus böra, såsom föreslagits i fråga om annan linjetrafik, fastställas av tillståndsgivande myndighet endast i den omfattning, så finnes lämpligt.

*Länsstyrelsen i Västmanlands län* anmärker att, då linjetrafik berör mer än ett län, torde det icke vara nödvändigt, att turlista ovillkorligen fastställas av samtliga länsstyrelser. Fastställelsen torde utan olägenhet kunna uppdragas åt länsstyrelsen i det län, där den längsta delen av vägsträckan är belägen, efter hörande av övriga länsstyrelser.

*Länsstyrelsen i Hallands län* anser turlista böra obligatoriskt fastställas av tillståndsgivande myndighet icke allenast i fråga om linjetrafik med omnibus utan i fråga om all linjetrafik för personbefordran, och *generalpoststyrelsen* anser skyldigheten att fastställa turlista i erforderlig omfattning böra gälla all linjetrafik.

I detta sammanhang framhåller *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* nyttan och behovet av särskilda turlistor för vintertrafiken inom de delar av landet, där så kan visa sig erforderligt.

Beträffande den av trafikutredningen föreslagna bestämmelsen om rätt till tillfälliga avvikelser från fastställd turlista efter vederbörande polismyndighets medgivande framhåller *länsstyrelsen i Örebro län*, att endast sådana avvikelser, som bero på oförutsedda händelser i trafiken, böra kunna medgivas av polismyndighet. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* avstyrker bestämt den för polismyndigheten föreslagna befogenheten. Det är enligt länsstyrelsens mening bättre, om tillståndshavaren får en viss marginal för trafiken, så att överenskommelse kan träffas med samtrafikerande trafikföretag.

*Länsstyrelsen i Hallands län* anser däremot de föreslagna bestämmelserna alltför stränga; det inträffar icke sällan, att under vissa sommardagar tillströmningen av trafikanter på förortslinjerna kan bliva så stark, att exempelvis bussarna under en tidrymd av någon timma måste avgå var femte eller var tionde minut i stället för varje halvtimme.

*Länsstyrelsen i Västmanlands län* anser, att sådant medgivande till tillfälliga avvikelser, varom i förslaget är fråga, bör få medgivas blott av polismyndigheten i den ort, varifrån de i trafiken använda bussarna utgå.

*Järnvägsstyrelsen* finner det önskvärt, att författningstexten kompletteras med bestämmelse av innehåll, att buss må invänta försenad förbindelse, till vilken enligt fastställd tidtabell anslutning skall finnas.

#### Departementschefen.

Vad i ovan anförda yttranden erinrats beträffande den omfattning, i vilken turlista bör fastställas, synes mig böra föranleda den jämkning i utredningens förslag, att dylik turlista, vare sig den avser omnibustrafik eller annan trafik, fastställas allenast i erforderlig omfattning.

Rätt för trafikutövare att på grund av oförutsedda händelser tillfälligt avvika från fastställd turlista synes mig lämpligen böra fastslås redan i författningen. Till förebyggande att dylik rätt missbrukas torde dock den tillståndsgivande myndigheten böra tillerkännas befogenhet att föreskriva skyldighet för trafikutövaren att till denna eller till vederbörande polismyndighet ingiva anmälan om dylika avvikelser. Det torde böra anmärkas, att dy-

lika anmälningar för den tillståndsgivande myndigheten kunna vara till gagn för bedömande av frågan huruvida en fastställd turlista på ett ändamålsenligt sätt tillgodoser trafikbehoven.

### Delgivning av beslut angående trafik tillstånd.

#### 15 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 190—193.)

Beträffande delgivning av beslut angående trafik tillstånd har trafikutredningen under § 15 föreslagit vissa bestämmelser, vilkas närmare innehåll framgår av betänkandet. Från gällande bestämmelser avvika desamma huvudsakligen därigenom, att nu föreskriven skyldighet för länsstyrelse att underrätta vederbörande besiktningsman för motorfordon om trafik tillstånd samt om godkännande av bil för trafiken ansetts icke böra bibehållas, att underrättelse om beslut, som avses i paragrafen, skall genom länsstyrelsernas försorg intagas i länskungörelserna samt att den för närvarande gällande bestämmelsen, att meddelande om beslut rörande tillstånd till linjetrafik skall intagas i tidning i orten på sökandens bekostnad, föreslås upphävd. Därjämte innehåller förslaget vissa nya bestämmelser, föranledda av att beslut om trafik tillstånd i vissa fall skulle meddelas av biltrafiknämnden.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Södermanlands, Värmland och Skaraborgs län* samt åtskilliga *länsbesiktningsmän* anse att i förslaget bör upptagas skyldighet för länsstyrelse att underrätta besiktningsman om godkännande av sådana bilar, som skola efterbesiktigas. Till stöd härför framhålles bland annat, att det arbete, som besparas länsstyrelserna, därest nämnda underrättelseskyldighet slopas, är minimalt i förhållande till den arbetsökning, som blir en följd av att länsstyrelserna själva måste kontrollera, att efterbesiktningskyldighet fullgöres. I samband härmed yrkar *länsstyrelsen i Södermanlands län*, att skyldighet bör återinföras för besiktningsman att föra register över motorfordon i yrkesmässig trafik och automobiler, som användas i uthyrningsrörelse.

Beträffande det föreslagna kungörandet av myndighets beslut i länskungörelserna hemställes av *tio länsstyrelser*, att dessa bestämmelser måtte utgå, enär den eventuella fördelen av ett dylikt kungörande icke synes stå i rimlig proportion till ökat arbete och ökad kostnad. Av vissa av dessa länsstyrelser framhålles att, om kungörande överhuvud skall ske, är det bättre, att kungörelse införes i ortstidning genom länsstyrelsens försorg och på sökandens bekostnad. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* anser likaledes införande i länskungörelse sakna egentlig praktisk betydelse samt att det vore bättre att anslå beslutet å landskansliets anslagstavla.

Mot formuleringen av paragrafen ha i övrigt framställts vissa formella anmärkningar, på vilka icke torde vara nödvändigt närmare ingå.

#### Departementschefen.

Enligt vad som framhållits icke allenast av ett flertal länsstyrelser utan även av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och ett antal besiktningsmän, har den nuvarande ordningen, enligt vilken underrättelse om godkännande av fordon i yrkesmässig trafik skall meddelas besiktningsman, visat sig vara till påtaglig nytta såväl för besiktningsmännen, som därigenom sättas i tillfälle att kontrollera fullgörandet av efterbesiktningsskyldigheten, som för fordonsägarna, vilka kunnat genom besiktningsmännen erinras om skyldighet att inställa automobilen till efterbesiktning. Samtidigt har det jämförelsevis obetydliga arbete, som genom denna underrättelseskyldighet ålagts länsstyrelserna, i praktiken kompenserats genom att åtgärder, som eljest skolat ankomma på länsstyrelserna i anledning av utebliven efterbesiktning, bortfallit genom att besiktningsmännen kunnat i tid ingripa. På grund härav anser jag skyldighet för vederbörande myndighet att underrätta besiktningsman om godkännande av sådan automobil, som är underkastad periodisk efterbesiktning, böra bibehållas. Stadgande härom torde lämpligen böra införas under § 25 i utredningens förslag, i vilken paragraf ett för nu ifrågavarande ändamål erforderligt tillägg skett.

Med hänsyn till de erinringar, som gjorts mot den föreslagna skyldigheten att i länskungörelserna intaga underrättelse om beslut rörande trafiktillstånd, har jag ansett den i detta syfte föreslagna bestämmelsen böra utgå.

I övrigt har i utredningens förslag vidtagits viss formell jämkning, som icke torde behöva närmare motiveras.

### Om trafikregister.

#### 16 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 193—196.)

Enligt 27 § 3 mom. sista stycket i 1930 års motorfordonsförordning skall länsstyrelse föra förteckning över de trafiktillstånd, som meddelats av länsstyrelsen eller polismyndigheten i stad inom länet. Förteckningen skall föras särskilt för de olika trafiklagen, d. v. s. linjetrafik, länstrafik och stadsstrafik. Då trafiktillstånd återkallats, skall detta anmärkas i förteckningen.

#### Trafikutredningens förslag.

1936 års trafikutredning tillstyrker ett stadgande om skyldighet för länsstyrelser och biltrafiknämnden att föra vissa förteckningar rörande den yrkesmässiga trafiken. Det hos biltrafiknämnden förda registret skulle upptaga dels innehavare av tillstånd till linjetrafik för godsbefordran, dels ock bilar i sådan trafik. Däremot har trafikutredningen icke ansett sig böra fö-

reslå skyldighet för biltrafiknämnden att, på sätt i 1936 års proposition förutsattes, föra sammanfattande register över samtliga i yrkesmässig trafik använda bilar i riket. Utredningen förutsätter, att de av länsstyrelserna till nämnden årligen avlämnade uppgifterna äro så fylliga och så uppställda, att de göra det möjligt för nämnden att erhålla en snabb överblick över den i yrkesmässig trafik i landet använda bilparken.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

Mot utredningens förslag har erinrats, att stadgandet icke bör utgöra hinder för länsstyrelse att, där så finnes lämpligt, föra den föreskrivna förteckningen i form av kortregister. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* framhåller i samband härmed, att det bör vara möjligt för vederbörande centrala myndighet att föra trafikliggare med ledning av de meddelanden, som länsstyrelsen har att lämna enligt § 15, varför någon årligen återkommande uppgiftsskyldighet, som förutsattes i sista stycket av utredningens förslag, icke behövde ifrågakomma

#### Departementschefen.

I utredningens förslag har vidtagits den jämkning, som betingas av att biltrafiknämndens befogenhet i fråga om meddelande av trafiktillstånd bestämts annorlunda än av utredningen förutsatts. I sista stycket har därjämte, i anslutning till vad av länsstyrelsen i Jönköpings län anförts, vidtagits en mindre justering.

Då i utredningens förslag formen för förändring av förteckning hos länsstyrelserna icke närmare bestämts, och något hinder därför icke kan anses föreligga för att, där så anses lämpligt, föra densamma i form av kortregister, har jag icke funnit anledning att vidtaga någon ändring i den av utredningen föreslagna formuleringen i nyss angivna syfte.

### Om trafiktillstånds giltighetstid m. m.

#### Giltighetstid.

#### 17 §. 1 mom.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 194—198.)

I 1930 års *motorfordonsförordning* saknas föreskrift om den tid, under vilken ett beviljat trafiktillstånd normalt skall gälla. Åt de tillståndsgivande myndigheterna har helt och hållet lämnats att bestämma denna tid. Tillstånden bruka i allmänhet förklaras gälla tills vidare.

1936 års *trafikutredning* föreslår under § 17, i överensstämmelse med 1936 års proposition, att tillstånd i allmänhet skola förklaras gälla tills vidare och icke för viss tid.

Detta förslag, mot vilket invändningar icke framkommit i avgivna yttranden, har ej givit anledning till erinran från min sida.



## Överflyttning av trafiktillstånd; förhållandena vid tillståndshavares död eller konkurs.

17 § 2 mom. och 18 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 198—218.)

I 1930 års motorfordonsförordning finnas inga bestämmelser om överlåtelse av trafiktillstånd eller om reglering av rättsförhållandena vid tillståndshavares död. Utan medgivande av tillståndsmyndighet kan trafik ej få vare sig överlåtas eller utövas av dödsbo.

1932 års trafikutredning upptog i sitt författningsförslag ett stadgande (§ 22 mom. 2) om rätt för dödsbo att under vissa förutsättningar och under viss tid fortsätta en avliden tillståndshavares rörelse. Syftet med bestämmelsen var, såsom framgår av de sakkunnigas motivering (sid. 133), att å ena sidan för allmänheten trygga fortbeståndet av trafik, som vore inrättad till dess betjänande, och å andra sidan medgiva dödsbo skälig tid att söka få tillståndet på sig överlåtet eller avveckla rörelsen.

Det föreslagna stadgandet innebar, att rörelse efter tillståndshavarens död skulle få fortsättas av dödsboet under en tid av sex månader. Dödsboet skulle emellertid vara pliktigt att inom en månad från dödsfallet hos tillståndsmyndigheten anmäla föreståndare för rörelsen.

1936 års trafiksakkunniga uttalade (sid. 48), att de ansågo sig icke kunna tills vidare förorda mera vittgående bestämmelser än de av trafikutredningens föreslagna i detta ämne. De förklarade sig härvid dock förutsätta, att, då i anledning av dödsfall fråga om meddelande av nytt trafikstillstånd uppkomme, all den hänsyn till stärbhuset borde tagas, som vore förenlig med allmänna intressen.

I propositionen nr 161 till 1936 års riksdag upptogs i nära överensstämmelse med 1932 års trafikutrednings förslag följande stadgande (§ 22 mom. 2):

Avlider den, som efter vederbörligt tillstånd bedriver yrkesmässig trafik, må rörelsen för dödsboets räkning fortsättas under tid av högst sex månader efter dödsfallet; dock att dödsboet i sådant fall har att inom en månad efter dödsfallet hos den myndighet, som meddelat trafiktillståndet, anmäla person, som antagits till föreståndare för rörelsen. Göres ej anmälan inom föreskriven tid eller prövas den till föreståndare antagne icke vara därtill lämplig, och har i senare fall dödsboet icke inom viss av myndigheten fastställd kort tid anmält annan person, som av myndigheten kan för ändamålet godkännas, anses trafiktillståndet hava upphört den dag, tiden för anmälningsskyldigheten gick till ända eller beslut i frågan meddelades.

### 1936 års trafikutrednings förslag.

1936 års trafikutredning har ägnat förevarande spörsmål en utförlig framställning, rörande vars närmare innehåll må hänvisas till utredningens betänkande. I detta sammanhang må beträffande betänkandets innehåll i dessa delar nämnas allenast följande.

## Av trafikutredningen inhämtade yttranden.

Av infortrade statistiska uppgifter och uttalanden av myndigheter framgår, att ärenden om övertagande av trafiktillstånd med eller utan samband med tillståndshavares död i allmänhet blivit föremål för en synnerligen välvillig behandling från tillståndsmyndigheternas sida.

Länsstyrelserna synas i allmänhet ha ansett skäl för avslag föreligga endast därest vederbörande sökande varit i personligt eller ekonomiskt hänseende olämplig eller behov av rörelsens fortsättande ej befunnits föreligga. Åtskilliga myndigheter ha framhållit, att det måste anses billigt, att en trafikutövare och dennes dödsbo få draga nytta av den goodwill, som ett upparbetat företag representerar. I Stockholm ha emellertid äldre chaufförer ansetts böra ha företrädesrätt till droskrättigheter. För denna praxis redogöres närmare nedan.

*Behovet av lagstiftning* på ifrågavarande område har från flertalet håll vitsordats. Däremot råda tämligen delade meningar om omfattningen och arten av denna lagstiftning.

Vissa myndigheter synas önska en lagstiftning av vidsträckt karaktär.

Flertalet av de hörda myndigheterna ha emellertid icke förordat någon mera omfattande lagstiftning.

Vad först angår frågan om *överbåtelse av trafiktillstånd utan samband med tillståndshavares död* hava 7 länsstyrelser avstyrkt samt en länsstyrelse starkt ifrågasatt lämpligheten att utfärda bestämmelser i detta ämne. Poliskammaren i Malmö har framhållit, att det icke syntes lämpligt att tillerkänna innehavare av trafiktillstånd ovillkorlig rätt att till annan — låt vara av vederbörande myndighet godkänd — person överlåta trafiktillstånd, enär ett stadgande av denna innebörd komme att medföra, att meddelade trafiktillstånd bleve en eftersökt handelsvara.

Beträffande *förhållandena vid trafikutövares död* har det övervägande antalet av de hörda myndigheterna, nämligen 18 länsstyrelser samt 3 poliskammare förordat bestämmelser i full eller huvudsaklig överensstämmelse med vad i sådant hänseende föreslagits i propositionen nr 161 till 1936 års riksdag. Emot förslaget i propositionen ha emellertid vissa erinringar framförts. Fyra länsstyrelser ha velat förlänga den dödsboets tillerkända fristen av sex månader, varvid bland annat framhållits, att längre tid än sex månader vore erforderlig till förekommande av en brådstartad försäljning av rörelsen i anledning av tillståndshavarens död och därmed förenad förlust för dödsbodlagarna.

Trafikutredningen lämnar härefter en mera ingående redogörelse för överståthållarämbetets praxis i hithörande frågor med hänsyn till den betydelse den av ämbetet hävdade uppfattningen haft.

I skrivelse till trafikutredningen har överståthållarämbetet härom anfört bland annat:

Vad . . . angår frågan om överflyttning av trafiktillstånd samt förhållandena vid tillståndshavares död, har en bestämd praxis i dessa hänseenden utbildat sig inom överståthållarämbetet allenast beträffande droskrättigheterna. Till upplysning angående denna praxis får överståthållarämbetet anföra följande.

Under automobildroskornas första tid medgav ämbetet regelmässigt överflyttning av droskrättigheter. Åren närmast före 1920 började emellertid vid överlåtelse av droskrörelse särskild ersättning utgå för själva rättigheten såsom sådan. . . . Till slut steg priset på droskrättigheterna till betydande belopp och personer, som tidigare icke varit sysselsatta inom droskrörelsen, för-

värvade ej sällan dylika rättigheter i rent spekulationssyfte. I och för sig måste det givetvis anses olämpligt, att trafikrättigheter såsom sådana bliva föremål för handel. I den mån fråga icke är om ett särskilt åkeri med en stor kundkrets — och så är ju icke fallet beträffande de särskilda taxedroskorna — innebär en dylik utveckling, att allmänheten genom för högt fastställda taxor får betala de spekulationsvärden, som ej motsvaras av den överlåtna materialen; härtill kom, att möjligheterna för de äldre droskförarna att förvärva egen rörelse på grund av nyss angivna förhållanden icke oväsentligt minskades. För att råda bot på dessa olägenheter beslöts i början av 1920-talet, att överflyttning av droskrättigheter icke vidare skulle godkännas. Däremot brukade änka utan tidsbegränsning och i viss utsträckning även barn få fortsätta avliden droskägares rörelse. Även härigenom förminskades möjligheterna för droskförare att få egna rättigheter, och den prövning av rättighetsinnehavares lämplighet, som gällande författningar förutsatte, kom ju i verkligheten knappast till stånd beträffande avliden droskägares stärbhusdelägare. För närvarande torde icke mindre än omkring 100 droskrättigheter här i staden innehavas av änkor efter droskägare.

I dessa hänseenden har överståthållarämbetet den 22 november 1935 beslutat tillämpa de ändrade principer, som framgå . . . av överståthållarämbetets protokoll för nämnda dag.

Med avseende å förhållandena vid tillståndshavares död medgives enligt nyssberörda beslut änka rätt att för en tid av högst tre år fortsätta mannens rörelse. Har avliden droskägare icke efterlämnat änka, hava dödsbodelägarna medgivits tillstånd att fortsätta rörelsen under högst sex månader. Att änka sålunda brukat erhålla rätt att utöva rörelsen under så avsevärt mycket längre tid än dödsbo, måste ses mot bakgrunden av ovan omförmälda praxis, som före meddelandet av nyssnämnda beslut tillämpades inom överståthållarämbetet. När ämbetet år 1935 fann sig böra frånträda sin dittills intagna ståndpunkt i förevarande avseende, ansågs av billighetshänsyn tiden för änkas fortsättande av trafikverksamheten icke böra begränsas till en kortare tidrymd. Någon principiell anledning att medgiva änka rätt att fortsätta den avlidnes rörelse längre tid än dödsbo synes ämbetet eljest knappast föreligga. I samband med den sålunda beslutade begränsningen av rätten att fortsätta avliden droskägares rörelse ansågs även böra skapas garantier för att skälig löseskilling skulle av den nye tillståndshavaren erläggas för den i droskrörelsen använda materialen. För sådant ändamål förklarade sig överståthållarämbetet, på sätt i nämnda protokoll närmare anges, berett bevilja trafiktillstånd åt den, som övertagit droskrörelsen under förutsättning att han tillhörde de äldsta droskförarnas krets samt att lösesumman avsåge allenast gottgörelse för den överlåtna materialens brukningsvärde men icke för tillståndet som sådant.

I anslutning härtill anför trafikutredningen, att poliskammaren i Malmö upplyst, att poliskammaren i regel endast tillåtit överlåtelse från en trafikutövare, som upphört med rörelsen, till annan trafikutövare eller till chaufför, vilken efter mångårig tjänst hos trafikutövare, som på grund av hög ålder eller annan anledning upphört med rörelsen, fått övertaga trafikverksamheten i dess helhet. I fråga om tillstånd för personbefordran — droskrättighet — hade änka efter avliden droskägare principiellt tillåtits att efter ansökan därom fortsätta med trafiken. Likaså hade son till avliden droskägare tillåtits att övertaga rörelsen efter fadern, särskilt om sonen under längre tid tjänstgjort såsom förare i den av fadern under livstiden utövade

trafiken och i övrigt ansetts lämplig såsom droskägare. Denna praxis, som tillämpats i Malmö under en följd av år, hade icke medfört någon olägenhet utan syntes hava verkat enbart tillfredsställande.

#### Trafikutredningen.

För egen del anför trafikutredningen i nu förevarande ämne huvudsakligen följande.

De i propositionen nr 161 till 1936 års riksdag upptagna bestämmelserna om reglering av rättsförhållandena vid en trafikutöwares död innebära otvivelaktigt en avsevärd förbättring jämfört med gällande lagstiftning, som över huvud taget icke behandlar hithörande frågor. Det kan emellertid ifrågasättas, huruvida icke de i förslaget förordade bestämmelserna böra mildras i ett eller annat hänseende. Sålunda synas skäl tala för att rörelsen får utan särskilt tillstånd för dödsboets räkning fortsättas under en tid av högst ett år efter dödsfallet mot i förslaget upptagna högst sex månader. Vidare torde den tid, inom vilket dödsboet har att hos tillståndsmyndigheten anmäla föreståndare för rörelsen, böra höjas till två månader mot en månad enligt förslaget.

Detta förslag behandlar emellertid ej de synnerligen viktiga frågorna om överlåtelse av trafikrörelse och om företrädesrätt för dödsbodelägare att få tillstånd att bedriva den avlidne trafikutöwarens verksamhet. Här föreligger ett mycket ömtåligt spörsmål av stor vikt ej endast för de närmast berörda parterna utan för samhället över huvud taget.

Det är otvivelaktigt mycket svårt att åstadkomma en sådan rättslig reglering, att berättigad hänsyn icke endast i allmänhet utan jämväl i det särskilda fallet toges till de olika intressen, som i detta sammanhang kräva uppmärksamhet.

Innehavaren av ett tillstånd till yrkesmässig trafik kan många gånger genom energi och omtanke höja avkastningen och därigenom det ekonomiska värdet av rörelsen. För en sådan tillståndshavare måste det te sig som tämligen naturligt, att hans efterlevande skola få fortsätta rörelsen och att han själv liksom hans efterlevande skola genom överlåtelse kunna få vederlag ej endast för i rörelsen använda fordon, garage etc. utan därutöver för rörelsen såsom sådan. Man torde med fog kunna påstå, vilket även framhållits i vissa yttranden, att det kan vara ett allmänt intresse, att tillståndshavaren kan räkna med att han eller hans änka och barn skola kunna tillgodogöra sig resultatet av många års idogt och framgångsrikt arbete och sålunda draga nytta av det värde, som rörelsen i och för sig erhållit. Intresset för att på ett mönstergillt sätt handhava trafiken kan därigenom utvecklas till gagn för allmänheten, som genom lämpliga fordon, god personal och över huvud taget en förstklassig kundtjänst blir bättre tillgodosedd. I sådana fall som de här berörda, då alltså trafikrörelse kan anses äga ett affärsvärde, måste det enligt utredningens mening anses i hög grad rimligt, att trafikutöwarens efterlevande få fortsätta rörelsen, därest de befinnas lämpliga, samt att trafikutövaren och hans dödsbo få genom överlåtelse förfoga över rörelsen. Därest sålunda dödsbodelägare eller köpare vilja fortsätta en sådan trafik samt uppfylla de i lagen stipulerade kraven på lämplighet, torde de, därest behov av trafiken fortfarande föreligger, i regel icke böra förvägras tillstånd. Rent juridiskt föreligger icke en överlåtelse av tillståndet utan situationen är att betrakta sålunda, att det gamla trafiktillståndet utlocknar och ett helt nytt tillstånd lämnas.

Att generellt medgiva överflyttning av tillstånd är enligt utredningens mening att gå för långt. Den yrkesmässiga trafiken bedrivs med stöd av

en av vederbörande myndigheter lämnad koncession, vars meddelande föregåtts av en prövning av olika omständigheter såsom behovet av trafiken och trafikutövarens kvalifikationer i olika avseenden. Det allmänna kan icke lämpligen avsäga sig denna prövningsrätt. Avgörande bör sålunda vara, huruvida trafiken må anses behöflig med hänsyn till redan befintliga trafikföretag och i övrigt lämplig. Vederbörande tillståndsgivande myndighet bör sålunda kunna vägra att medgiva övertagande av trafikrörelse utan att vara bunden av någon ovillkorlig arvsrätt eller rätt att överlåta rörelsen. I detta sammanhang må erinras om den tillståndsgivande myndighetens befogenhet att återkalla tillstånd till yrkesmässig trafik. Skulle en myndighet icke på ett enligt sökandens mening tillfredsställande sätt handhava ärenden om övertagande av tillstånd, finnes ju alltid möjligheten att genom besvär söka få rättelse.

Vad ovan sagts gäller om de fall, då en rörelse kan anses hava ett verkligt affärsvärde. Är däremot fråga om att övertaga en rörelse, som icke har någon eller endast obetydlig goodwill, äro skälen för att medgiva tillståndets övertagande ej av samma styrka. I fråga om droskrörelsen i de största städerna, i synnerhet i Stockholm, äro förhållandena i viss mån egenartade. Här föreligger i allmänhet icke någon egen kundkrets för den särskilde droskägaren eller någon mera påtaglig goodwill. Rörelsens värde består i allmänhet i den använda materielen och i själva tillståndet. Att i dylika fall medgiva en obegränsad rätt till överlåtelse eller rätt för droskägares efterlevande att stadigvarande få fortsätta rörelsen kan givetvis icke anses motiverat.

Enligt vad trafikutredningen inhämtat från Stockholms droskägareförening u. p. a. funnos i början av november 1938 i Stockholm utom Bromma och Brännkyrka sammanlagt 872 bilar, bortsett från reservvagnar, i drosktrafik, fördelade på 709 droskägare. Sålunda belöpte å varje droskägare i genomsnitt endast en ordinarie bil. Till Svenska droskbilägareförbundet voro vid utgången av oktober 1938 anslutna 4,031 trafikutövare med 4,399 ordinarie vagnar.

Med hänsyn till denna splittring av droskrättigheterna måste det vara en sund princip, att droskrättigheter, som icke motsvaras av en verklig goodwill för rörelsen, i största möjliga utsträckning innehavas av utövande yrkesmän.

Enligt utredningens mening tala därför starka skäl för att äldre förtjänta förare i allmänhet erhålla företrädesrätt till tillstånd att driva drosktrafik framför en avliden droskägares dödsbodelägare. Ett generellt genomförande av en dylik princip skulle emellertid under nuvarande förhållanden ej sällan leda till resultat, som ur sociala och humanitära synpunkter måste anses otillfredsställande. Man bör därför taga tillbörlig hänsyn till de föreliggande omständigheterna i varje särskilt fall. Det kan sålunda exempelvis anses rimligt, att en son, som under en lång följd av år arbetat i sin faders droskrörelse, får tillstånd att fortsätta trafiken. En förutsättning för tillståndets överförande är givetvis i dylika fall liksom eljest, att den nye tillståndshavaren kan anses äga nödiga kvalifikationer att sköta rörelsen på ett tillfredsställande sätt.

För att mildra verkningarna i de fall, rörelse ej kommer att fortsättas av dödsbodelägare, böra tillståndsmyndigheterna söka ordna överlåtelse av materielen till den nye tillståndshavaren. Utredningen vill i detta sammanhang erinra om att överståthållarämbetet i samband med den år 1935 beslutade begränsningen av rätten att fortsätta avliden droskägares rörelse ansåg sig böra skapa garantier för att skälig löseskilling skulle av den nye tillståndshavaren erläggas för den i droskrörelsen använda materielen.

Genom rätten för dödsbo att under en ej alltför snävt tilltagen tid få driva en avliden tillståndshavares rörelse och genom möjligheten att överlåta trafikrörelse har trafikutredningen försökt under nuvarande förhållanden skapa vissa förutsättningar för en i görligaste mån tillfredsställande behandling av de fall, då en avliden tillståndshavares anhöriga antingen ej vilja eller av någon anledning ej få tillstånd att stadigvarande fortsätta rörelsen.

Enligt utredningens mening bör överlåtelse av trafik tillstånd över huvud taget bliva föremål för viss rättslig reglering. Utredningen har därför i sitt författningsförslag upptagit ett stadgande i detta ämne. Tillståndsmyndigheterna böra givetvis ägna stor uppmärksamhet åt överlåtelsevillkoren. För att ett trafik tillstånd skall bliva ekonomiskt bärande fordras nämligen i många fall, att tillståndshavaren icke åsamkas alltför dryga utgifter vid rörelsens övertagande.

Sammanfattningsvis har trafikutredningen sålunda ansett sig böra föreslå ett stadgande, varigenom tillståndshavares dödsbo berättigas att på vissa villkor och under viss tid utan särskilt tillstånd fortsätta den avlidne trafikutövarens rörelse. Trafikutredningen har däremot icke ansett sig kunna förorda, att trafikutövarens dödsbodelägare i lagstiftningen tillerkännas rätt att få tillstånd att efter nämnda tids utgång fortsätta rörelsen, men däremot i motiveringen velat framhålla såsom sin mening, att starka skäl tala för en i görligaste mån välvillig behandling av framställningar om övertagande av tillstånd. Frågan om överlåtelse av trafik tillstånd har i trafikutredningens förslag blivit föremål för viss rättslig reglering.

För nu ifrågavarande ändamål (ävensom för reglerande av vissa nedan omförmälda frågor i samband med tillståndshavarens konkurs) föreslår utredningen under §§ 18 och 19 stadganden av följande lydelse:

#### § 18.

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

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

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

#### § 19.

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

I fall som i första stycket sägs åligger det dödsboet eller konkursboet, om det vill fortsätta rörelsen, att inom två månader från dödsfallet eller borgenärssammanträdet hos myndighet, som meddelat trafik tillståndet, anmäla person, som antagits till föreståndare för rörelsen. Göres ej anmälan inom föreskriven tid eller prövas den till föreståndare antagne icke vara därtill lämplig, och har i senare fallet dödsboet eller konkursboet icke inom viss av

myndigheten fastställd tid anmält annan person, som av myndigheten kan för ändamålet godkännas, anses trafiktillståndet hava upphört den dag, tiden för anmälningsskyldigheten gått till ända eller beslut i frågan meddelades.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

I de över trafikutredningens betänkande avgivna yttrandena har utredningens förslag i nu förevarande del föranlett endast följande erinringar från i ärendet hörda myndigheter.

##### *Överståthållarämbetet* anför:

Vid meddelande av droskrättigheter inom Stockholm har överståthållarämbetet eftersträvat, att äldre välmeriterade droskförare inom staden, i mån så kan ske, skola erhålla vardera en dylik rättighet. Motivet härtill har varit, att ämbetet velat i möjligaste mån säkerställa ifrågavarande droskförarens möjligheter till försörjning vid den tidpunkt, då deras arbetsförmåga avtager och utsikterna att i händelse av arbetslöshet få ny anställning väsentligt minskas. De principer, som sålunda tillämpats vid meddelandet av droskrättigheter, böra gälla även sådan beställningstrafik för godsbefordran, där tillståndshavaren icke utövar självständig rörelse utan endast — såsom på senare år blivit allt vanligare — fullgör körningar efter uppdrag från något beställningskontor eller från något särskilt företag för transportförmedling.

Om, som ämbetet vill förorda, överlåtelse av trafiktillstånd *icke* medgives, blir av billighetsskäl nödvändigt att vidtaga anordningar, så att den, som nedlägger sin rörelse, såvitt möjligt beredes tillfälle att till fulla värdet avyttra i rörelsen brukade inventarier. Vid drosk- eller godstrafik, som på nyss angivet sätt utövas i anslutning till beställningskontor eller särskilt företag för transportförmedling, är i regel något större värde icke nedlagt i inventarierna. I dessa fall kan försäljningen av inventarierna lämpligast åvägabringas genom att den, som står i tur att erhålla trafiktillstånd, såsom villkor för rätten att utöva detsamma, ålägges att inlösa inventarierna till skäligt pris. En dylik skyldighet kan icke föreskrivas utan särskilt be- myndigande i lag. Vid andra trafiktillstånd än de nyssnämnda är nödvändigt, att företaget offentligen utbjudes till försäljning. Vid denna försäljning bör bland flera köpare företräde givas den, som ur det allmännas synpunkt befinnes mest lämplig, och bör tillståndshavaren icke medgivas upp- bära högre köpeskillning än som rörelsen (exklusive värdet av monopolrät- ten) efter verkställd värdering anses betinga.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* anför, att bestämmelsen om att godkännan- det av överlåtelsen skall bero bland annat på villkoren för denna synes böra utgå, då det i många fall torde vara mycket svårt för den prövande myndig- heten att rättvist uppskatta företagets värde, vartill kommer att bestäm- melsen lätt torde kunna kringgås.

##### *Länsstyrelsen i Hallands län:*

Då någon, till vilken en tillståndshavare eller dennes dödsbo överlåtit tra- fikrörelsen, begär att få övertaga överlåtarens respektive den avlidnes tra- fiktillstånd, bör länsstyrelsen icke avslå ansökningsen allenast på grund av innehållet i avtalet om överlåtelsen av rörelsen, t. ex. på grund av att priset å de av sökanden övertagna inventarierna eller å med rörelsen förenad »good will» är att anse såsom allt för ofördelaktigt för sökanden eller för överlåta- ren; bedömandet härav, som i och för sig alltid måste bli vanskligt, måste

anses mycket främmande för länsstyrelserna och bör icke åläggas dem. Därför bör i § 18 stycket 2 och orden »skälen och villkoren för överlåtelsen» i stycket 3 utgå.

Ett flertal *trafikbilägareorganisationer* anse, att till § 18 bör fogas ett nytt andra stycke av följande lydelse: Vid trafikutöwares död skall änka eller söner, som arbeta inom rörelsen, äga företrädesrätt till ledigblivet trafiktillstånd.

**Särskild utredning (1938 års trafiksakkunniga) angående vissa med beviljande och överlåtande av trafiktillstånd förenade frågor.**

**Utredningens tillsättande.**

I samband med att Kungl. Maj:t den 14 oktober 1938 meddelade utslag i anledning av besvär, som vissa änkor och bröstarvingar efter avlidna drosktrafikutövare i Stockholm anfört i fråga om rätt för dödsbodelägare att, utöver viss tid, fortsätta den avlidnes rörelse, bemyndigade Kungl. Maj:t dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst fem sakkunniga för att verkställa utredning rörande vissa med beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik förenade frågor. Vid anmälan av ärendet inför Kungl. Maj:t anförde departementschefen bland annat:

Beviljandet av tillstånd till bedrivande av yrkesmässig trafik med automobil är ett led i en offentligrättslig reglering, företagen i det allmännas intresse. Ur dessa synpunkter har tillståndet ursprungligen meddelats, och ur samma synpunkter synes även frågan om dess överlåtelse vara att bedöma. Ett motsatt förfarande skulle icke allenast innebära, att det allmännas intressen obehörigen skötes åt sidan för privata sådana; det skulle även innebära, att en viss företagargrups särskilda intressen skulle komma att tillgodoses på bekostnad av andra enskilda intressen, vilka i icke mindre grad förtjäna beaktande, då nämligen rättigheten till bedrivande av yrkesmässig trafik skulle, om trafiktillståndet ansåges vara föremål för arvsrätt, stanna såsom ett ärftligt privilegium inom nämnda företagargrupp, under det att de, vilka icke föfts inom densamma, endast i undantagsfall skulle kunna erhålla rätt till bedrivande av detta yrke.

Från jämförliga näringsgrenar, i vilka rätten till bedrivande av rörelse har mer eller mindre karaktär av ett av offentlig myndighet meddelat privilegium, torde ej heller stöd kunna hämtas för anspråk att det tillstånd, på vilket näringsutövningen grundas, skall betraktas såsom en familjens tillhörighet; tvärtom har man i dylika fall städse förbehållit det allmänna rätten att med hänsyn till sina intressen förfoga över detsamma vid innehavarens dödsfall, även om man vidtagit åtgärder för att söka för stärbhusdelägarna minska svårigheterna av dess övergång till ny innehavare.

I enlighet med vad nu anförts har Kungl. Maj:t, såsom framgår av Kungl. Maj:ts beslut i nyss omförmälda besvärsmål, i huvudsaklig överensstämmelse med överståthållarämbetet funnit tillstånd till bedrivande av det slag av yrkesmässig trafik med automobil — drosktrafik — varom i nämnda mål är fråga, böra allenast med hänsyn till särskilda omständigheter eller eljest för viss begränsad tid överlåtas från avlidna trafikutövare till deras stärbhusdelägare. I de fall, där stärbhus på grund härav medgivits rätt att under en viss begränsad tid fortsätta utövningen av den avlidnes rörelse, har syftet därmed varit att söka mot varandra avväga två skilda intressen, nämligen å ena sidan att för stärbhusdelägarna minska de ekonomiska svårig-



heterna vid rörelsens avveckling genom medgivande av skälig tid därför samt å andra sidan att tillgodose även de förare av automobiler i drosktrafik, vilka efter långvarig tjänstgöring kunna hava skäliga förväntningar på att ifrågakomma till erhållande av rättigheter såsom självständiga drosktrafikutövare.

Emellertid synes kunna ifrågasättas, huruvida icke de intressen, man sålunda sökt tillgodose, kunde genom vissa åtgärder från det allmännas sida ytterligare befrämjas, på sätt i det följande närmare angives.

För de stärbhus, om vilka här är fråga, är det uppenbarligen i hög grad ekonomiskt betungande, att den eller de automobiler, som de avlidna trafikutövarna använt för sin rörelse, ofta nog endast med svårighet kunna finna köpare utom en mycket begränsad krets. Olägenheterna härav göra sig särskilt gällande i fråga om droskautomobiler, som på grund av sitt byggnadssätt icke äro efterfrågade som privatautomobiler, men i viss mån även om omnibusar och sådana lastbilar, som till storlek och typ skilja sig från de i privatdrift använda. Ofta nog torde stärbhusen icke kunna påräkna annan spekulant å dylika bilar än den nye tillståndshavaren, och deras möjligheter att utfå ett skäligt pris för desamma äro givetvis under sådana förhållanden ringa. Det synes kunna övertagas, huruvida icke i syfte att bereda stärbhusen bättre skydd mot ekonomiska förluster i samband med automobils försäljning under dylika förhållanden skyldighet lämpligen kan åläggas den, som övertar en avlidens trafikutövaras trafik tillstånd, att på skäliga villkor inlösa den eller de automobiler, som använts i rörelsen, för den händelse desamma icke gått i trafik utöver ett visst antal år och i övrigt befinnas fullt lämpliga för den trafik, vederbörande avser att bedriva. En dylik förpliktelse synes för den nye tillståndshavaren icke innebära någon olägenhet, och mot dess införande synes från hans sida så mycket mindre kunna erinras, som densamma en gång kommer att vara till gagn för de stärbhusdelägare, han i sin ordning efterlämnar.

Företrädesvis synes en dylik inlösningsplikt kunna ifrågasättas i fråga om droskautomobiler, men det torde böra undersökas, huruvida icke densamma lämpligen kan komma till användning även i fråga om andra slag av i yrkesmässig trafik använda automobiler . . .

Vid sidan av kåren av utövare av yrkesmässig automobiltrafik utgör det numera betydande antalet av i dylik trafik anställda förare en grupp, vars förhållanden hittills såväl i gällande författningar i ämnet som i samband med tillståndsgivningen ägnats tämligen ringa uppmärksamhet.

Motorfordonsförordningen och jämförliga författningar avse nämligen att reglera huvudsakligen trafikutövarnas rättigheter och skyldigheter med avseende å trafikens bedrivande, under det att frågan om deras rättigheter och förpliktelser i förhållande till anställd personal berörts endast ur trafiksäkerhets- och jämförliga synpunkter. Olägenheterna härav hava måhända gjort sig mindre gällande så länge under ett stadium av stark utveckling av trafiken de inom desamma tjänstgörande förarna kunde räkna på att snart nog erhålla trafik tillstånd. Med den åtstramning i tillståndsgivningen, som numera uppkommit, har emellertid frågan om den löneanställda personalens villkor alltmera fått karaktären av ett socialt problem av sådan betydelse, att detsamma icke kan i samband med tillståndsgivningen lämnas obeaktat av de tillståndsbeviljande myndigheterna. Såsom exempel på dess omfattning må nämnas, att allenast antalet av löneanställda förare inom drosktrafiken i Stockholm beräknas uppgå till omkring 1,500, av vilka flertalet icke torde kunna påräkna att någonsin erhålla någon droskrättighet och att för varje fall icke erhålla sådan förr än vid en ålder av omkring 50 år.

Den situation, som härigenom inträtt, är såväl för trafikutövarna som för

de löneanställda förarna förenad med påtagliga svårigheter. Såvitt angår sådana löneanställda förare, vilka icke i sinom tid erhålla trafiktillstånd, äro olägenheterna av den ovissa och beroende ställning, de under tillämpningen av nu gällande system intaga, alltför påtagliga för att behöva närmare framhållas. Men även för den, som erhåller trafiktillstånd, innebär det givetvis en betydande risk att vid en jämförelsevis hög ålder nödgas ikläda sig de avsevärda ekonomiska förpliktelser, som äro nödvändiga för trafikens bedrivande; och dessa förpliktelser kunna, om han avlider utan att hava hunnit infria desamma, bliva för stärbhusets ekonomi ödeläggande.

Frågan huruvida och på vad sätt nu omförmälda olägenheter lämpligen kunna minskas genom åtgärder från det allmännas sida är förvisso alltför komplicerad för att kunna utan föregående utredning besvaras. I någon mån torde visserligen dessa förhållanden kunna ordnas genom kollektivavtal eller genom andra uppgörelser mellan därav berörda intressenter; men med de omfattande befogenheter, som det allmänna på ifrågavarande område förbehållit sig, synes också böra följa skyldighet för det allmänna att söka medverka till en lösning av ett organisationsproblem, vars svårigheter parterna icke utan offentlig myndighets bistånd torde kunna bemästra. Bland åtgärder, som kunna komma under övervägande, må i detta sammanhang allenast nämnas möjligheten av obligatorisk anslutning av såväl trafikutövare som anställda förare till en pensionskassa, en anordning varigenom dels en snabbare omsättning av trafiktillstånden skulle kunna ernås, dels ock större ekonomisk trygghet kunna beredas såväl trafikutövare som löneanställda förare.

I och för sig synes icke nödvändigt, att de åtgärder, som i en eller annan form kunna finnas lämpliga och erforderliga för nu angivna ändamål, grunda sig på ändringar i gällande författningsbestämmelser. Fråga är nämligen snarast om innehållet av de villkor och bestämmelser för trafikens bedrivande, som de tillståndsgivande myndigheterna redan enligt nu gällande bestämmelser äga föreskriva i samband med trafiktillstånds beviljande. Skulle emellertid ändring av dessa bestämmelser finnas för nu angivna ändamål erforderlig, torde förslag därtill böra i samband med utredningen i övrigt framläggas.

Ej heller synes nödvändigt eller lämpligt, att de åtgärder, som för nu ifrågavarande ändamål kunna komma att genomföras, bliva schematiskt likformiga inom olika trafikområden; tvärtom torde praktisk anpassning efter skiftande förhållanden inom olika slag av trafik på olika orter vara nödvändig. Önskvärt synes därför vara, att praktisk erfarenhet av verkningarna av de åtgärder, som kunna komma att föreslås, vinnes på vissa orter, innan desamma förordas till mera allmänt införande.

Det må anmärkas, att de spörsmål, vilkas utredning jag ovan ifrågasatt, icke sammanfalla med de frågor, med vilka 1936 års trafikutredning har att taga befattning, då nämligen i detta sammanhang icke är fråga om huruvida och i vilken omfattning överlåtelse av trafiktillstånd bör medgivas utan endast huruvida och på vad sätt i samband med att överlåtelse av trafiktillstånd medgives eller trafiktillstånd eljest beviljas åtgärder av övervägande social karaktär kunna vidtagas för befrämjande av trafikutövares och löneanställda förares intressen.

Med stöd av det av Kungl. Maj:t sålunda givna bemyndigandet tillkallade departementschefen *underståhållaren E. S. Hallgren* (ordf.), *landssekreteraren i Göteborgs och Bohus län N. K. O. Björkman*, *polismästaren i Malmö Y. G. V. Schaar*, *ombudsmannen hos Svenska droskbilägareförbundet G.*

Holtz samt ledamoten i styrelsen för Svenska transportarbetareförbundet, ombudsmannen M. Eriksson att inom departementet, med beaktande av vad departementchefen anfört, biträda med verkställande av utredning av ovan angivna frågor.

#### 1938 års trafiksakkunnigas förslag.

Resultatet av den av de sakkunniga (1938 års trafiksakkunniga) verkställda utredningen hava dessa framlagt i ett den 8 juni 1939 dagtecknat betänkande (Stat. off. utredn. 1939: 22) med utredning och förslag angående vissa med beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik förenade frågor.

Mellan de förslag, som framlagts av 1936 års trafikutredning och 1938 års trafiksakkunniga, föreligger såtillvida överensstämmelse, att båda förslagen utgå från att nu förevarande spörsmål böra regleras genom bestämmelser givna i en av Kungl. Maj:t utfärdad förordning. I fråga om utformningen av de föreslagna bestämmelserna avviker emellertid 1938 års trafiksakkunniga förslag i väsentlig mån från det av 1936 års trafikutredning framlagda förslaget, såsom av det följande framgår.

1938 års trafiksakkunnigas betänkande utmynnar i ett förslag, att i motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 skall efter 27 § upptagas en ny paragraf, betecknad med 27 a §, av följande lydelse:

#### 27 a §.

1 mom. Avlider tillståndshavare, vilken bedrivit yrkesmässig trafik såsom självständigt yrke, må den tillståndsgivande myndigheten, om dödsboet inom nedan angivna tid därom gör framställning, för det tillstånd, som beviljas annan i stället för den avlidne, upptaga såsom villkor, att den nye tillståndshavaren mot engångsbetalning eller i saknad av förmåga därtill mot avbetalning eller eljest på sätt, som överenskommes, till sig löser den eller de automobiler, som den avlidne eller dödsboet använt i sin trafikrörelse och som äro i brukbart skick samt lämpliga och behövliga för den nye tillståndshavarens rörelse. Har den material, vars inlösen påkallas, förvärvats genom avbetalnings- eller hyresavtal, skall, om dödsboet är bundet av avtalet, vid framställningen fogas bevis därom, att den, som enligt avtalet överlåtit materialen, är villig låta ny tillståndshavare övertaga de förpliktelser, som enligt avtalet åligger förvärvaren.

Framställning, som i första stycket sägs, skall göras hos den tillståndsgivande myndigheten senast inom en månad från dödsfallet eller, om dödsboet fortsätter den avlidnes rörelse under i lag eller enligt särskilt beslut begränsad tid, senast inom utgången av denna. Har dödsboet sökt men ej er-

hållit tillstånd till rörelsens fortsättande eller överlåtelse till annan, skall tiden räknas från den dag, avslagsbeslutet vinner laga kraft.

Kan överenskommelse icke träffas om lösesumman eller dess erläggande eller om annan med inlösningsen sammanhängande fråga, må i syfte att ernå tvistefrågans lösning dödsboet eller den nye tillståndshavaren inom en månad från den dag, inlösningsbeslutet vinner laga kraft, hos den tillståndsgivande myndigheten påkalla tillsättande av en nämnd av tre personer, utsedda en, tillika ordförande, av myndigheten samt en av dödsboet och en av den nye tillståndshavaren. Har nämnds tillsättande påkallats av dödsboet och underlåter den nye tillståndshavaren att inom åtta dagar efter därom erhållen skriftlig underrättelse utse medlem i nämnden, skall på dödsboets yrkande myndigheten utse medlem för den tredskande. Kommer sådan underlåtenhet dödsboet till last, vare så ansett, som om dödsboet avstått från framställningen om materialinlösen.

Nämnden skall i förekommande fall bestämma

- a) den material, som enligt vad i första stycket sägs skall inlösas;
- b) värdet å materialen;
- c) huruvida inlösningssumman skall gäldas på en gång eller avbetalningsvis;
- d) den tid, inom vilken sagda summa senast skall gäldas, samt, därest rätt till avbetalning beslutes, förfallodagarna för avbetalningarna;
- e) dagen för materialens överlämnande till den nye tillståndshavaren;
- f) huruvida, därest inlösningssumman skall erläggas avbetalningsvis, dödsboet må under avbetalningstiden vara förbehållen vid äganderätten till materialen.

Vid bestämmande av materialens värde skall avseende fästas i regel allenast vid materialens ålder och beskaffenhet samt dess brukbarhet i den nye tillståndshavarens rörelse. Endast när synnerliga skäl därtill äro, må hänsyn tagas jämväl till goodwill. Därest den avlidne eller dödsboet inköpt materialen med avbetalningsrätt och av köpeskillingen återstår oguldet belopp, skall sådan omständighet beaktas.

Ersättning till nämndens ledamöter så ock av nämndens tillsättande i övrigt föranledda kostnader gäldas av dödsboet och den nye tillståndshavaren gemensamt, där ej nedan annorlunda bestämmes. Skulle tvist om ersättnings- eller kostnadsbeloppets storlek uppkomma, bestämmes beloppet av den tillståndsgivande myndigheten.

2 mom. Dödsbo, som gjort i 1 mom. första stycket omförmäld framställning, äger återkalla denna hos den tillståndsgivande myndigheten, skolande återkallelse, som göres efter det nämndens beslut föreligger, ingivas till myndigheten senast på åttonde dagen efter erhållen del av beslutet. Hava kostnader för nämnds tillsättande uppstått, svare dödsboet ensamt för dessa.

3 mom. Om dödsbo utan att ha gjort i 2 mom. sagt återkallelse vägrar eller underlåter fullgöra nämndens beslut, må på framställning den nye tillståndshavaren varda av den tillståndsgivande myndigheten förklarad fri från inlösningspliktens fullgörande. Lag samma vare, om dödsbo vägrar

eller underlåter fullgöra avtal om materialinlösen, som utan nämnds tillkallande slutits.

Vid äventyr av trafiktillståndets förlust åligger den nye tillståndshavare, som icke erhållit i föregående stycke omnämnd befrielse, att inom tre månader från den dag, myndighetens beslut om inlösningsplikt vinner laga kraft, dit inlämna bevis om antingen att han med dödsboet träffat överenskommelse om materialinlösen oberoende av eller i anslutning till nämndens beslut, eller att dödsboet avstått från sitt krav å inlösningspliktens fullgörande.

De sakkunniga anföra, att, därest det av 1936 års trafikutredning avgivna förslaget till förordning angående yrkesmässig biltrafik m. m. av Kungl. Maj:t godkännes, ovanstående författningsförslag torde kunna inflyta i 18 § i förstnämnda förslag med momentbeteckningarna 2, 3 och 4.

#### A. Behov av särskilda författningsbestämmelser.

I sitt betänkande upptaga de sakkunniga först till övervägande frågan huruvida för vinnande av de i de sakkunnigas direktiv angivna önskemålen erfordras särskilda författningsbestämmelser eller icke.

Efter en redogörelse för tillkomsten av det stadgande, som för närvarande innehålles i 1930 års motorfordonsförordning § 27 mom. 2, enligt vilket trafiktillstånd skall upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga, uttala de sakkunniga, att nämnda stadgande enligt deras uppfattning icke sträcker sig längre än trafiksäkerhet och allmän ordning kräva.

Sådana villkor för trafikstillstånds erhållande, som i direktiven för de sakkunniga ifrågasatts, skulle enligt deras mening gå utom ramen för trafiksäkerheten och allmänna ordningen samt innebära ett betydande ingrepp i näringsfriheten. Vid sådant förhållande anse de sakkunniga, att dylika villkor icke kunna av den tillståndsbeviljande myndigheten på grund av för riket gällande lagstiftning om yrkesmässig automobiltrafik föreskrivas, utan att för uppställande av sådana villkor måste erfordras uttrycklig författningsbestämmelse.

Denna uppfattning delas av i det närmaste samtliga länsstyrelser, magistrater, poliskammare och kommunalborgmästare i riket. Dessa hava av de sakkunniga genom cirkulär tillsports, huruvida de anse sig på grund av nu gällande bestämmelser kunna i tillståndsresolution föreskriva villkor av här åsyftat innehåll. Härå hava nästan samtliga lämnat nekande svar, en del med den motiveringen, att de anse sådana villkor »olagliga».

Med hänsyn till önskvärdheten av att villkor av ifrågsatt innehåll bliva lika för hela riket, torde det, anföra de sakkunniga, vara nödvändigt, att det erforderliga bemyndigandet gives i en av Kungl. Maj:t utfärdad förordning. Lagstiftningensvägens anlitande för genomförande av de i direktiven omförmälda önskemålen torde därjämte påkallas i anledning av det uttalande angående den yrkesmässiga automobiltrafiken berörande lagstiftningsåtgärder, som 1936 års riksdag gjort till Kungl. Maj:t i skrivelse nr 419.

**B. Fråga om införande av materialinlösningsplikt vid övertagande av avlidna trafikutövers trafiktillstånd.**

Den princip, som i de i direktiven omförmälda besvärsmålen kommit i tillämpning hos Kungl. Maj:t, kan obestriddigen, anföra de sakkunniga, för stärbhusen verka betungande icke blott i det avseendet, att änka och i rörelsen sysselsätta barn nödgas avstå från det uppehälle, som de haft på rörelsen, utan även därutinnan, att förlust vid materialens realiserande i regel är oundviklig. I direktiven framhålles i sistnämnda avseende, att den eller de automobiler, som de avlidna trafikutövarna använt för sin rörelse, ofta nog endast med svårighet kunna finna köpare utanför en mycket begränsad krets, samt att olägenheterna härav göra sig särskilt gällande i fråga om droskautomobiler, men i viss mån även i fråga om omnibusar och sådana lastbilar, som till storlek och typ skilja sig från de i privatdrift använda.

Den svåra ekonomiska ställning, vari stärbhusen efter avlidna tillståndshavare otvivelaktigt råka genom tillämpningen av ovannämnda av Kungl. Maj:t antagna princip, skulle enligt de sakkunnigas mening underlättas, om ny tillståndsinnehavare förpliktades att inlösa materialen. Genom införande av sådan inlösningsplikt skulle skapas möjlighet för stärbhusen till erhållande av en ersättning för materialen, som vore skälig, varigenom skydd skulle beredas stärbhusen mot ekonomiska förluster genom materialens försäljning till underpris.

De sakkunniga anföra:

Även om ett trängande behov av införande av angivna inlösningsplikt måste anses föreligga vid tillämpningen av förenämnda Kungl. Maj:ts princip, lärer dock vara uppenbart, att sådant behov måste saknas, därest den avlidnes rörelse får av stärbhuset disponeras antingen så, att stärbhusdelägare av den tillståndsgivande myndigheten erhåller den avlidnes trafik-tillstånd, eller ock så, att detta jämte materialen genom avtal överlåtes på annan, som av sagda myndighet meddelas tillstånd i stället för den avlidne. Behovet av föreskrift om inlösningsplikt sammanhänger med andra ord helt och hållet med tillämpningen av omförmälda princip. Denna princip allmänliga tillämpande utgör därför en nödvändig förutsättning för införande av en generell inlösningsplikt.

För uttrönande av den omfattning, vari nämnda princip tillämpas av de tillståndsgivande myndigheterna, har från dessa begärts uppgift om den praxis, som i samband med tillståndshavares död plägar tillämpas vid tillståndsgivningen. Av de ingångna svaren framgår, att förutom överståthållarämbetet allenast tre av nämnda myndigheter tillämpa ovan omförmälda princip. I övrigt synas de tillståndsgivande myndigheterna meddela tillstånd antingen åt någon stärbhusdelägare eller åt den, som från stärbhuset förvärvat »rättigheten» och materialen, blott de allmänna kraven på lämplighet anses uppfyllda.

Med hänsyn till den ringa omfattning, i vilken sålunda den i direktiven omförmälda principen tillämpas av de tillståndsgivande myndigheterna, anse de sakkunniga förutsättning för införande av obligatorisk inlösningsplikt i hela riket för närvarande saknas.

Ej heller anse de sakkunniga sådan förutsättning skapas därigenom, att det av 1936 års trafikutredning framlagda förslaget till förordning om yrkesmässig biltrafik m. m. upphöjes till gällande rätt.

De sakkunniga finna ordalagen i den av trafikutredningen under § 18 föreslagna bestämmelsen icke omöjliggöra, varken att en stärbhusdelägare meddelas tillstånd i stället för den avlidne, eller att någon, till vilken stärbhuset överlåtit rörelsen jämte materialen, av den tillståndsgivande myndigheten meddelas rättighet till fortsättande av den rörelse, som den avlidne utövat. Därest samtliga tillståndsgivande myndigheter skulle giva förslagets 18 § en mot stärbhuset välvillig tolkning, skulle, om förslaget bleve gällande rätt, en i förordningen eventuellt intagen bestämmelse om inlösningsplikt vara överflödig. Endast i sådant fall, att den tillståndsgivande myndigheten skulle vid tolkningen av 18 § strängt tillämpa den i direktiven omnämnda principen, skulle bestämmelse om inlösningsplikt vara erforderlig. Med den avfattning, 18 § i förslaget erhållit, torde, med hänsyn till den inställning till förevarande fråga meromnämnda myndigheter för närvarande intaga, anledning dock föreligga till det antagandet, att, därest förslaget upphöjes till gällande rätt, omförmälda princip kommer i tillämpning allenast i mycket ringa omfattning. I sådant fall kommer behovet av lagstadgad lösningsplikt att bli synnerligen litet och uppstå allenast inom de områden, där myndigheten anser sig böra låta tolkningen av 18 § färgas av den nämnda principen.

Även om sålunda den praxis, som för närvarande av de flesta tillståndsgivande myndigheter tillämpas och som jämväl kan antagas komma att tillämpas även efter omförmälda förslags eventuella upphöjande till gällande rätt, onödiggör införande av en i hela riket gällande inlösningsplikt, anse de sakkunniga dock till övervägande böra upptagas den frågan, huruvida de myndigheter, vilka vid tillståndsgivningen tillämpa den i direktiven omförmälda principen, böra givas möjlighet att i samband med tillstånds meddelande undanröja de med principen förenade olägenheterna för avlidens tillståndshavares dödsbo genom en i tillståndsbeslutet intagen föreskrift om skyldighet för ny tillståndshavare att inlösa dödsboets material. De sakkunniga hava kommit till den uppfattningen, att denna fråga principiellt bör besvaras jakande. Emellertid anse de sakkunniga, att även en inlösningsplikt av begränsad räckvidd bör införas allenast under vissa, nedan närmare angivna förutsättningar.

Stärbhusdelägarna efter den, som idkat yrkesmässig trafik såsom bisyssla, kunna enligt de sakkunnigas mening icke genom tillståndets upphörande i anledning av dödsfall tillfogas ens tillnärmelsevis samma ekonomiska förlust, som stärbhusdelägarna efter den, vilken bedrivit rörelsen såsom självständigt yrke. Det föreligger följaktligen starka skäl att begränsa en eventuell inlösningsplikt till sådana fall, då den avlidnes *huvudsakliga* yrke bestått i yrkesmässig automobiltrafikrörelse. Denna begränsning kan emellertid icke åstadkommas genom ett stadgande om inlösningsplikt enbart för

visst slags rörelse. Vid sådant förhållande torde avgörandet om inlösningsplikts inträde böra läggas uti den tillståndsgivande myndighetens hand samt i författningstexten angivas allenast den huvudregeln, att sådan skyldighet får föreskrivas endast, därest den avlidne drivit rörelsen såsom huvudsakligt yrke.

Beträffande frågan, huruvida inlösningsplikt lämpligen kunde komma till användning även i fråga om andra slag av i yrkesmässig trafik använda automobiler än sådana, som användas i droskrörelse, uttala de sakkunniga på anförda skäl, att om inlösningsplikt överhuvudtaget kan införas, bör densamma komma till användning, oavsett det slag av automobil, som kommer till användning och oavsett huruvida trafiken avser person- eller godsbefordran.

I samband härmed fästa de sakkunniga uppmärksamheten därå, att därest tillstånd utan inskränkning allmänt medgives juridisk person, tillståndet i själva verket kommer att förbehållas dem, som äga ekonomisk förmåga till inköp av delägarandel i företaget, varigenom de i yrket arbetsanställda komma att i stor utsträckning uteslutas från möjligheten till eget tillstånds förvärvande.

Mot detta de sakkunnigas förslag i fråga om inlösningsplikt har *reservation* anförts av herr Holtz, som anført:

Enligt de direktiv Kungl. Maj:t vid de sakkunnigas tillkallande lämnade desamma var ett av de viktigare, att genom vissa sociala anordningar åvägbringa större ekonomisk trygghet på ålderdomen för såväl trafikutövarna själva och deras efterlevande som de löneanställda förarna.

De sakkunniga härför anvisade utvägarna ha som bekant av dessa gjorts till föremål för en synnerligen grundlig utredning varvid det dock visat sig, att vad Kungl. Maj:t syftat till icke varit möjligt att genomföra på vare sig de vägar, som anvisats eller på något annat sätt. De problem, som förelades de sakkunniga äro i dag som är icke närmare sin lösning än då de sakkunniga fingo hand om dem. Det enda de sakkunniga kunnat åstadkomma är, att, med ett av överståthållarämbetet i Stockholm infört system som föredöme, föreslå ett inlösningsförfarande av avlidens tillståndsinnehavare i trafikrörelsen brukade material, som emellertid förutsätter att trafikillståndet ovillkorligen skall överföras på annan än någon av den avlidnes anhöriga.

Med detta torde emellertid föga eller intet vara vunnet för den allmänna ekonomiska trygghet och säkerhet de sakkunniga skulle förbereda åt trafikutövarnas efterlevande eller den inom trafiken löneanställda personalen. Snarare tvärtom. Vad som hittills endast förekommit som en från Stockholm emanerande, av många som antisocial betecknad företeelse på det hit hörande området, därför att den gör i den mest beträngda situation försatta kvinnor och barn försörjningslösa, har därigenom förutsatts att bliva normerande för hela landet och sålunda även där sociala frågor av i direktiven angiven art icke finnas eller lösa sig själva på ett för de därav berörda parterna såväl socialt som ekonomiskt fördelaktigare sätt än det av de sakkunniga föreslagna, som ju egentligen icke är något annat än ett legaliserat förvärvsförbud för en viss samhällsgrupp, änkor och barn efter avlidna



droskägare. En sak, som i samband härmed icke heller får förglömmas är, att de sakkunnigas här framlagda förslag till restriktiv verkan går avsevärt längre än vad 1936 års trafik-sakkunniga föreslaget i sitt betänkande till Kungl. Maj:t den 18 december 1938, där i §§ 18 och 19 dödsbodelägars rätt att fortsätta exempelvis en avliden droskägares rörelse givits en betydligt större vidsträcktighet än som är förutsättningen för de sakkunnigas förslag och icke under alla förhållanden nödvändiggör en sådan tvångsöverlåtelse som detta skulle göra.

Då, som jag tidigare framhållit, den stora huvudfrågan om större ekonomisk trygghet åt avlidna trafikutövers efterlevande eller det övervägande antalet ålderstigna löneanställda förare, icke kunnat lösas av de sakkunniga eller kommit ett steg närmare sin lösning genom desamma förslag till lagstiftning angående tvångsavstående av trafik-tillstånd och tvångsinlösning av därtill hörande material, enkannerligen sådan för drosktrafik, synes mig, att de sakkunniga borde ha stannat vid konstaterandet av det omöjliga i att komma till rätta med sin uppgift samt med den verkställda utredningen återlämnat sitt uppdrag utan positivt förslag i något avseende. Då hade alla möjligheter stått öppna för en måhända tillfredsställande lösning för alla därav berörda parter. Enligt det nu framlagda förslaget kommer det att alltså bli såsom fallet är i Stockholm, en ständig kretsgång, med utblottade stärbhus, försörjningslösa änkor och barn samt ålderstigna förare, vilka bli droskägare strax före sitt frånfälle och i sin tur efterlämna nya stärbhusdelägare i nöd och bekymmer och ekonomisk otrygghet. Ty icke menar väl någon att exempelvis en änka, som efter mannens död kunnat försörja sig på sin rörelse, blir ersatt för sin förvärvsförlust genom avståendet av sin material till det belopp varmed hon häftar i skuld för densamma eller, om den är betald, något hundratal kronor. Och vad få de gamla droskförare, som aldrig nå det åtrådda målet att bli droskägare, men genom ombytet av innehavare av trafik-tillstånden mista sin anställning utan att kunna erhålla någon ny?

Visserligen tillgodose de sakkunniga med sitt förslag ett av de i direktiven angivna önskemålen, nämligen »en snabbare omsättning av trafik-tillstånden», men då detta under föreslagen form icke är ägnat att befrämja något socialt allmänintresse utan fastmer utgör en eftergift åt en viss löneanställd yrkesgrupp, kan jag under för handen varande omständigheter icke biträda detsamma.

Då jag med hänsyn till det ovan anförda sålunda anser att de sakkunnigas utredning, i avvaktan på den lagstiftning, som kan komma till stånd med anledning av 1936 års trafikutrednings förslag i hithörande fråga, icke borde ha föranlett framläggande av något förslag, hemställer jag att detsamma icke måtte giva anledning till någon åtgärd.

#### Uttranden över 1938 års trafik-sakkunnigas förslag.

Över de sakkunnigas förslag hava utlåtanden avgivits av *länsstyrelserna, magistraterna i residensstäderna, åtta poliskammare, olika organisationer av trafikbilägare, Svenska transportarbetareförbundet och Stockholms automobilförarefackförening.*

I huvudsak tillstyrkes eller lämnas förslaget utan erinran av *länsstyrelserna i Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Skaraborgs, Örebro, Kopparbergs, Västernorrlands och Västerbottens län* ävensom av *magistraterna i Linköping, Växjö, Visby, Kristian-*

stad, Vänersborg, Mariestad, Västerås, Umeå och Luleå, poliskamrarna i Norrköping, Jönköping, Karlskrona, Malmö och Hälsingborg, Stockholms automobilförarefackförening och Blekinge läns trafikbilägareförening.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anför:

De sakkunniga synas icke hava velat ansluta sig till den av Kungl. Maj:t uttalade principen att trafiktillstånd allenast med hänsyn till särskilda omständigheter eller eljest för viss begränsad tid böra överlåtas från avlidna trafikutövare till deras stärbhusdelägare utan hava bibehållit en fri prövningsrätt för den tillståndsgivande myndigheten samtidigt som de föreslagit, att myndigheten må, vid medgivande av tillstånd för »annan i stället för den avlidne», ålägga den nye tillståndshavaren viss inlösningsplikt beträffande automobiler, som använts i den avlidnes eller dödsboets trafikrörelse.

Den lösning som de sakkunniga sålunda givit det föreliggande problemet synes länsstyrelsen tillfredsställande i det att den tillgodoser dödsboet efter den avlidne i rimlig utsträckning genom den föreslagna inlösningsplikten, på samma gång som betänkligheterna mot att överlåta den avlidnes trafiktillstånd till annan än dödsbodelägare därigenom reduceras — till förmån för det i direktiven uttalade önskemålet att motverka en tendens, som ginge ut på bibehållande av meddelad trafikrättighet som ett familjeprivilegium.

Att helt borttaga möjligheten för den tillståndsgivande myndigheten att lämna den avlidnes trafikrättighet åt delägare i dödsboet vore enligt länsstyrelsens mening icke lämpligt. Det gives säkerligen många fall, då det ur det allmänna synpunkt är förmånligast att en av stärbhusdelägarna får fortsätta rörelsen, med hänsyn bland annat till den kännedom om bästa sättet för allmänhetens betjänande som denne kan besitta. Men framför allt skulle ett uteslutande av stärbhusdelägaren från rättighetsförvärvet säkerligen leda till att tillståndshavare i avsevärt större utsträckning än hittills skett låta sina rättigheter övergå till familjebolag. Genom ett sådant förfarande kommer det i direktiven avsedda syftet att tillgodose de i trafiken anställda chaufförernas intresse och förhindra att trafikrättighet bleve ett ärftligt privilegium att i hög grad motverkas. Nämda syfte kan enligt länsstyrelsens mening icke tillbörligen tillgodoses med mindre inskränkande föreskrifter meddelas rörande bolagsbildning på ifrågavarande område. Förslaget synes böra kompletteras i detta hänseende.

*Länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Östergötlands, Västmanlands, Jämtlands och Norrbottens län samt poliskammaren i Göteborg* ställa sig tveksamma mot förslaget men giva detta likväl i huvudsak sin anslutning. Grunden till denna inställning bland nu nämnda myndigheter ligger däri att förhållandena inom det egna området icke synas påkalla den av de sakkunniga ifrågasatta lagstiftningen. Myndigheterna anse sig emellertid sakna anledning motsätta sig denna, därest den anses behöflig med hänsyn till förhållandena i Stockholm och andra större städer.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* anför:

De sakkunniga betona, att den yrkesmässiga automobiltrafiken är en art av näringsverksamhet av privaträttslig natur samt att denna karaktär icke förändras därigenom att verksamheten är beroende på tillstånd av offentlig myndighet. De sakkunniga erinra jämväl, att det i nu gällande föreskrifter intagna bemyndigandet för den tillståndsgivande myndigheten att föreskriva villkor och bestämmelser icke sträcker sig längre än trafiksäkerhet och all-

män ordning kräva. Länsstyrelsen delar denna de sakkunnigas uppfattning och vill allenast tillägga, att den tillståndsgivande myndigheten vid sin prövning enligt gällande förordning jämväl har att taga hänsyn till behovet av den sökta trafikrättigheten.

Av denna principiella utgångspunkt lär emellertid följa, att föreskrifter av den innebörd, varom enligt departementschefens direktiv skulle vara fråga, måste anses innefatta ingrepp i näringsfriheten. I enlighet med den av riksdagen vid flera tillfällen intagna ståndpunkten böra förslag av dylik innebörd framläggas i form av lag jämlikt § 87 regeringsformen. Att fästa sådana bestämmelser vid tillståndsgivningen måste bestämt avstyrkas.

Vad angår själva innehållet av de föreslagna bestämmelserna understryker länsstyrelsen skillnaden mellan förhållandena beträffande drosktrafiken i Stockholm, som de sakkunniga tagit sikte på vid utarbetandet av förslaget, och större städer, å ena, samt mindre städer och landsbygd, å andra sidan. Länsstyrelsen framhåller i anslutning härtill, att det icke synes riktigt att — såsom föreslagits — låta tillämpningen av de föreslagna tillståndsvillkoren bero på en prövning av den tillståndsgivande myndigheten, enär utövningen av ifrågasatt näring skulle komma att bero på olika regler i olika delar av riket utan att detta hade med ordning och säkerhet att göra.

*Länsstyrelsen i Östergötlands län* anmärker, att den ifrågasatta lagstiftningen om lösningsplikt för ny koncessionshavare av stärbhuset efter en äldre koncessionshavare tillhörig yrkesbil med mera i viss mån hänger i luften, så länge stärbhusets rätt att någon tid efter dödsfallet utan särskilt tillstånd fortsätta den avlidnes rörelse icke blivit i lag fastslagen. Länsstyrelsen anför vidare:

Då de sakkunniga föreslå, att i fall då stärbhuset »under i lag begränsad tid» fortsätter den avlidnes rörelse, stärbhuset före utgången av denna tid skall till tillståndsmyndigheten inkomma med framställning om lösningsplikt för den tillträdande koncessionshavaren, förutsätter detta uppenbarligen, att stärbhusets rätt att bedriva trafikrörelsen skall vara i lag reglerad. Länsstyrelsen anser nu åsyftade bägge spörsmål böra lösas i ett sammanhang och har tidigare givit sin anslutning åt det förslag rörande stärbhus' rätt att för viss tid få övertaga en avliden tillståndshavares trafikrättigheter, som utarbetats av 1936 års trafikutredning.

Principiellt avstyrkes förslaget av *länsstyrelserna i Södermanlands, Jönköpings, Malmöhus, Hallands, Älvsborgs, Värmlands och Gävleborgs län, magistraterna i Kalmar, Halmstad, Karlstad, Örebro, Gäble och Härnösand, Jönköpings läns trafikbilägarorganisation, Älvsborgs läns trafikbilägarorganisation, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Biltrafikens arbetsgivareförbund och Stockholms droskägareförening u. p. a.*

Flera av nu nämnda myndigheter hava motiverat sitt avstyrkande av förslaget med att detta med hänsyn till förhållandena inom området för myndighetens verksamhet har så liten praktisk betydelse, att förslagets upphöjande till lag icke torde vara av behovet påkallat.

*Länsstyrelsen i Jönköpings län* anför:

De av de sakkunniga föreslagna reglerna om materialinlösningsplikt vid övertagande av avliden trafikutövers trafiktillstånd hava för sin tillämplig-

het ställts i beroende av att vederbörande tillståndsgivande myndighet vid meddelande av trafiktillstånd upptager sådan skyldighet såsom villkor för den nye tillståndshavaren. Därest den tillståndsgivande myndigheten tillämpar den principen, att avliden trafikutöwares rörelse — bortsett från en kortare övergångstid — icke får fortsättas av hans dödsbodelägare utan ovillkorligen skall övergå till någon i dylik trafik anställd förare, som anmält sig till erhållande av trafikrättighet, synes det vara ett trängande behov av att de besvärliga ekonomiska konsekvenser, som denna princip oftast medför för dödsboet, neutraliseras. De sakkunnigas förslag till utformning av reglerna för inlösningsplikten synes i och för sig väl avvägt, ehuru det — vilket med hänsyn till ämnets natur torde vara ofrånkomligt — kan antagas i praktiken bliva ganska tungrott och tidsödande.

Emellertid läser ovan nämnda princip tillämpas allenast av ett fåtal tillståndsgivande myndigheter. Det torde därför med fog kunna ifrågasättas, huruvida icke de olägenheter, som äro en följd av att nämnda princip tillämpas, skulle kunna undanröjas på annat sätt, än att en för hela riket gällande författning måste belastas med de av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna. Då följandet av ovannämnda princip medför så besvärande ekonomiska följder för tillståndshavarnas dödsbon och det åsyftade resultatet, nämligen att bereda de i trafiken anställda förarna större möjlighet att själva bliva trafikutövare, blir så krent som av sakkunnigas betänkande framgår, förefaller det mera naturligt, om de sakkunniga närmare undersökt, huruvida sagda princip överhuvud bör fortsättningsvis följas eller om icke andra utvägar stå till buds för lösande av de svårigheter, som möta vid tillståndsgivandet, enkannerligen i fall av tillståndshavares dödsfall. Länsstyrelsen, som saknar erfarenhet rörande de speciella problem, som härvidlag uppstå i en storstad, finner sig dock böra uppslagsvis ifrågasätta, huruvida icke tillstånd till yrkesmässig trafik kunde meddelas dels enskilda och dels kooperativa företagare. De förra borde få utöva rörelse med ett större antal fordon, än vad som nu gemenligen tillåtes. I de senare företagen skulle endast förare, som saknade erforderliga tillgångar, kunna bliva delägare. Med den skisserade anordningen torde kunna vinnas, att båda slagen av företag bleve mera bärkraftiga och att sundare ekonomiska förhållanden kunde vinnas insteg inom den yrkesmässiga trafiken. Detta skulle i sin tur medföra, att såväl ägarna av företagen som de i desamma anställda kunde påräkna en tryggare försörjning och jämväl möjlighet att ordna för ålderspensionering. Att härigenom en viss minskning i antalet självständiga trafikutövare bleve ofrånkomlig, torde väl få uppvägas av de fördelar, som nyss angivits.

Med hänsyn till det ekonomiska värde, ett trafiktillstånd alltid har för dess utövare, måste det anses såsom ett allmänt önskemål, att samtliga frågor, berörande övergång av trafikrättighet, såväl vid innehavares dödsfall som anmars, regleras.

Enligt *magistratens i Kalmar* uppfattning kan en tillfredsställande lösning av hithörande problem vinnas endast genom att steget tages fullt ut i ena eller andra riktningen sålunda att *antingen* dödsboet tillerkännes rätt att i öppna marknaden till den högstbjudande försälja rörelsen — i likhet med vad som sker i tillståndshavarens livstid — *eller ock* rättigheten fränkännes varje handelsvärde såväl i tillståndshavares som i hans dödsbos hand, varefter alla konsekvenser av detta ståndpunktstagande utdragas.

Enligt *magistratens* mening bör frågan upptagas till förnyad prövning i hela dess vidd, därvid klart bör uttalas, att den av ett trafiktillstånd beroende

rörelsen icke har något handelsvärde i och för sig, att sålunda vid tillståndshavarens frånfälle eller frivilliga avstående tillståndet återgår till den tillståndsgivande myndigheten, samt att denna prövar huruvida trafikbehovet fortfarande kräver detta tillstånd, och därest så finnes vara fallet, tillkännager att tillståndet är till ansökan ledigt, varefter detsamma tillerkännes den mest meriterade och eljest förtjänte sökanden.

*Magistraten i Halmstad* anlägger liknande synpunkter och finner det icke riktigt eller lämpligt att de föreslagna reglerna upphöjas till lag under annan förutsättning, än att det blir principiellt fastslaget, att överlåtelse av tillstånd icke får äga rum.

*Magistraten i Gävle* anser sig icke alldeles övertygad om, att svårigheterna för tillståndshavarens stärbhus att avyttra den avlidnes fordon till skäligt pris äro så betydande, att de motivera införandet av en inlösningsplikt. De bilar, som numera användas såväl i person- som lasttrafik, äro, anför magistraten, till huvudsaklig del av modern standardtyp, varför vid en eventuell försäljning icke enbart den »trånga krets», som tillståndsinnehavarna utgöra, står till buds utan praktiskt taget hela den öppna bilmarknaden. Då enligt uppgift antalet nuvarande tillståndsinnehavare i riket uppgår till lågt räknat omkring 30,000, synes jämväl den krets, som i första hand bör vara intresserad vid försäljning av trafikfordon, icke vara så ringa. Magistraten vill redan ur nu angiven synpunkt ifrågasätta, om den av de sakkunniga föreslagna inlösningsplikten är av behovet påkallad.

Magistraten anför vidare:

Vid en granskning av de sakkunnigas förslag synas härutöver en del erinringar vara att göra. De sakkunniga fastslå i samband med behandlingen av frågan om goodwill, att systemet, sådant det utvecklats i betänkandet, grundar sig på den principen, att med tillståndsinnehavarens död tillståndet upphör och att det tillstånd, som i stället meddelas annan, är helt nytt och utan samband med den dödes. Med denna principiella inställning, som magistraten för sin del finner riktig, synes det mindre väl förenligt, att det nya tillståndet ställes i relation till det gamla genom en inlösningsplikt beträffande viss materiel. På den punkten kunna jämväl praktiska svårigheter uppkomma. Vid tillfälle, då trafiktillstånd upphört på grund av dödsfall, kan exempelvis ansökan om nytt tillstånd inkomma från flera sökande. Om omständigheterna då äro sådana, att den tillståndsbeviljande myndigheten finner skäl föreligga att bevilja mer än ett tillstånd, uppstår svårighet att avgöra vem av dessa, som skall åläggas inlösningsplikten i förhållande till stärbhuset. Det är nämligen anledning antaga, att den inlösningspliktige icke kommer att betrakta denna skyldighet såsom någon förmån. Vid bedömande av frågan om inlösningsplikten och dess rättmätighet bör icke bortses från den inlösningspliktiges förhållanden. För denne kan inlösningsplikten vara till avsevärt men, bland annat genom svårigheten att anskaffa medel även vid avbetalning. Det fall kan ock inträffa, att han nödgas övertaga flera bilar än han vid tillstånd utan inlösningsplikt ämnat anskaffa, varigenom den ekonomiska situationen för honom kan ytterligare försvåras.

De sakkunniga ha såsom förutsättning för införande av obligatorisk inlösningsplikt uppställt, att den i direktiven omförmälda principen tillämpas av alla tillståndsgivande myndigheter. I samband härmed ha de sakkunniga undersökt, huruvida 1936 års trafikutrednings förslag till yrkesmässig

trafik m. m. kan tänkas medföra en enhetlig praxis i enlighet med Kungl. Maj:ts ovan omförmälda princip. De sakkunniga anse emellertid, att så icke kan förväntas bliva fallet och konstatera i samband härmed att, endast för den händelse att den tillståndsgivande myndigheten vid tolkningen av sagda förslags bestämmelser om överlåtelse av trafiktillstånd vid dödsfall strängt tillämpar den i direktiven omnämnda principen, föreskrift om inlösningsplikt bleve erforderlig. Vad de sakkunniga sålunda anfört synes magistraten böra föranleda till, att de bestämmelser i 1936 års trafikutrednings förslag till yrkesmässig trafik m. m., vilka avse att reglera frågan om överlåtelse av trafiktillstånd vid dödsfall, upptagas till förnyat övervägande i syfte att söka få till stånd en regel i angivet hänseende, som icke lämnar rum för några tolkningssvårigheter och förhindrar uppkomsten av olikartad praxis hos de tillståndsgivande myndigheterna. Sedan detta spörsmål lösts och helst i samband därmed bör nu föreliggande fråga om inlösningsplikt för den, som övertager tillståndet från stärbhus, upptagas till ny prövning.

*Svenska omnibusägarförbundet* och *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* framhålla, att utfallet av den undersökning rörande av de tillståndsgivande myndigheterna tillämpad praxis i nu förevarande frågor synes hava bort giva de sakkunniga någon anledning till prövning huruvida den princip, som tagit sig uttryck i överståthållarämbetets av Kungl. Maj:t godkända praxis, vore ägnad för mera allmänt genomförande eller ens lämplig i de fall, där den nu tillämpades, detta desto mera som de å sid. 35—37 i de sakkunnigas betänkande återgivna uttalandena innefattade ett utomordentligt starkt försvar för den motsatta, av en överväldigande majoritet bland de tillståndsgivande myndigheterna tillämpade principen.

En sådan prövning hava de sakkunniga, anföra förbunden, emellertid helt underlåtit, i det de, efter antecknande av att 18 § i 1936 års trafikutrednings förslag till förordning om yrkesmässig biltrafik m. m. gäve utrymme för tillämpning av bägge principerna, omedelbart förklarat sig (sid. 38) böra till övervägande upptaga frågan om möjlighet att undanröja de med den av överståthållarämbetet tillämpade principen förenade olägenheterna för avliden tillståndshavares dödsbo genom en i tillståndsbeslutet intagen föreskrift om skyldighet för ny tillståndshavare att inlösa dödsboets materiel, vilken fråga de därefter principiellt besvara jakande.

### C. Värderingsnämnd.

Då enligt de sakkunnigas mening inlösningsplikt bör införas endast under förutsättning, att möjligheten till trafiktillstånds erhållande icke betages de förare, som redligen strävat många år i yrket men sakna kapital och utväg till anskaffande av sådant, hava de sakkunniga undersökt möjligheten av inrättande av en kreditanstalt för tillhandahållande av inlösningskapital. På anförda skäl hava de sakkunniga kommit till den uppfattningen att för en lånerörelse av omförmäld omfattning erfordras ett kapital av omkring 15,000,000 kronor, en beräkning, som likväl utgår från en i hela landet gällande inlösningsplikt och, såsom grundad på delvis antagna siffror, är behäftad med avsevärda fel. De sakkunniga anse sig dock på denna

beräkning kunna grunda den uppfattningen, att en kreditanstalt med här ifrågavarande uppgift måste även i fall av partiell inlösningsplikt ha till sitt förfogande ett synnerligen stort kapital.

Med hänsyn till det erforderliga rörelsekapitalets storlek, säkerheternas otillfredsställande art, de höga räntor, som måste komma till användning, samt de stora administrationskostnaderna — vilka omständigheter närmare utvecklas i de sakkunnigas betänkande — anse de sakkunniga uteslutet att vare sig med statens eller enskild hjälp kunna anordna den erforderliga lånerörelsen.

De sakkunniga anse emellertid, att ovan omförmälda förutsättning för inlösningsplikts införande skulle kunna åstadkommas därigenom, att den nye tillståndshavaren medgäves rätt att fullgöra påfordrad inlösen medelst successiva inbetalningar av lösesumman. Å andra sidan skulle det dock stå stärbhusen fritt att avstå från inlösningskyldighetens påfordrande, i fall denna icke skulle kunna fullgöras annorledes än genom avbetalning.

Denna rätt till avbetalning bör dock enligt de sakkunniga inträda endast för den händelse den tillträdande saknar förmåga att vid materialens övertagande gälda hela inlösningsbeloppet.

En eventuell inlösningsplikt bör enligt de sakkunnigas mening begränsas till den eller de av den avlidne tillståndshavaren brukade automobiler, som äro i användbart skick och lämpliga samt behövliga för den nye tillståndshavarens rörelse.

Skulle frivillig överenskommelse beträffande lösesummans storlek och andra med inlösnigen förknippade frågor icke kunna träffas, bör enligt de sakkunnigas mening stärbhuset, därest det vidhåller inlösningsplikts fullgörande, såväl som tillståndshavaren vara berättigad att påkalla tvistefrågans prövning antingen av den tillståndsgivande myndigheten eller av något för ändamålet skapat särskilt organ. Med hänsyn därtill, att för avgörandet av de tvistefrågor, som kunna ifrågakomma, i regel torde erfordras sakkunskap beträffande själva yrkesutövningen, synes det de sakkunniga lämpligast att för prövningen i fråga anlitas sist nämnda utväg. Den nämnd, åt vilken tvistefrågornas prövning sålunda uppdrages, bör bestå av tre personer, av vilka stärbhuset utser den ena, den lösningskyldige den andra samt den tillståndsgivande myndigheten den tredje.

Bland tidigare omförmälda myndigheter, som avgivit utlåtanden över de sakkunnigas förslag, hava *länsstyrelserna i Uppsala och Kronobergs län* samt *magistraterna i Eskilstuna, Nyköping, Växjö och Halmstad* särskilt utlåtit sig i fråga om den av de sakkunniga föreslagna värderingsnämnden. Av dessa myndigheter anser endast *länsstyrelsen i Uppsala län* bestämmelser av det föreslagna innehållet icke lämpliga. Länsstyrelsen anser, att något lagligt stöd genom den föreslagna bestämmelsen i motorfordonsförordningen för parternas skyldighet att underkasta sig nämndens värdering icke synes föreligga. Att häfta äventyret av trafiktillståndets förlust såsom påföljd vid överenskommelsen om materielinlösnings synes icke överensstämma med mo-

torfordonsförordningens grunder. Länsstyrelsen finner, att, därest bestämmelser av det av de sakkunniga föreslagna innehållet skola införas, detta synes böra ske genom särskild lag.

Övriga myndigheter, som uttalat sig särskilt i fråga om värderingsnämnden, hava icke haft något att erinra mot de sakkunnigas förslag i huvudsak. I vissa avseenden hava de emellertid haft en från de sakkunniga avvikande mening. Sålunda håller *magistraten i Eskilstuna* före, att den tillståndsbeviljande myndigheten icke bör taga befattning med nämnds tillsättande, då myndigheten här kan för parterna komma att framstå som medagerande beträffande deras ekonomiska mellanhavande.

Därjämte vill *magistraten* ifrågasätta, om det bör stå sökanden fritt att återkalla sitt krav på inlösen, sedan nämnden fattat sitt beslut. Tillräckliga skäl härför synas ej föreligga. I analogi med ett skiljemannaförfarande synes nämndens avgörande böra innefatta ett slutligt reglerande av parternas mellanhavande.

*Länsstyrelsen i Kronobergs län* och *magistraten i Växjö* framhålla: Enär det ofta förekommer, att en person, vilken utövar yrkesmässig automobiltrafik, äger tillstånd att med samma fordon bedriva såväl läns- som stads trafik och dessa tillstånd meddelas av olika myndigheter, synes det önskvärt, att förslaget kompletteras med föreskrifter, varav framgår vem som i dylika fall skall äga att såsom »tillståndsgivande myndighet» tillsätta värderingsnämnd. Det torde nämligen i fall som det anförda icke kunna anses lämpligt, att vederbörande sökande skall hava rätt att välja mellan olika myndigheter eller — ännu mindre — att två nämnder skola tillsättas.

#### D. Fråga om ersättning för rörelsens affärsvärde (goodwill).

I betänkandet framhålls, att avgörandet av frågan, huruvida vid värdets bestämmande hänsyn skall tagas till goodwill, är förenat med stora svårigheter.

De sakkunniga anföra:

Principiellt sett bör i ett tillståndssystem, som inrymmer materialinlösningsplikt, något utrymme för goodwill icke finnas. Systemet, sådant det i det föregående utvecklats, grundar sig på den principen, att med tillståndshavarens död tillståndet upphör och att det tillstånd, som i stället meddelas annan, är ett helt nytt tillstånd utan samband med den dödes. Med denna utgångspunkt skulle man komma därhän, att värdet av goodwill icke skulle ersättas av den nye tillståndshavaren. Men ett undantagslöst fasthållande härvid skulle otvivelaktigt många gånger leda till obillighet. Förhållandena kunna exempelvis vara sådana, att den döde genom energi och omtanke skaffat sig en kundkrets, vilken mer eller mindre automatiskt följer med tillståndet till den nye tillståndshavaren. Vid materialen kan med andra ord vara förbundet ett affärsvärde, som kommer den sistnämnde till godo. Sådant fall torde väl sällan eller aldrig föreligga inom droskrörelsen i de största städerna, varest man icke kan tala om någon egen kundkrets för den enskilde droskägaren. Oftare torde man kunna påträffa sådana fall inom den mera hyrverksmässigt bedrivna persontrafikerörelsen samt särskilt inom last-



bilstrafiken, varest måhända mellan den döde och en större eller mindre kundkrets upprättade kontrakt komma den nye tillståndshavaren till godo, och inom omnibusstrafiken. Av nu anförda skäl hava de sakkunniga ansett sig böra lämna den föreskriften för nämnden, att värdet i regel skall bestämmas med hänsyn uteslutande till materialens ålder och beskaffenhet samt brukbarhet i den nye tillståndshavarens rörelse samt att undantagsvis, när synnerliga skäl därtill äro, hänsyn jämväl må tagas till värdet av goodwill.

Flera av de hörda myndigheterna såsom *länsstyrelsen i Blekinge län* och *poliskammaren i Norrköping* ifrågasätta, huruvida icke gottgörelse för goodwill borde begränsas mindre snävt än förslaget anger. — *Länsstyrelsen i Östergötlands län* anmärker, att de sakkunniga enligt länsstyrelsens uppfattning tagit allt för lätt på den vanskliga frågan om goodwill, då icke ens i motiven närmare utvecklats, vilka »de synnerliga skäl» äro som grunda rätt till sådan ersättning.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* anför:

De sakkunnigas syfte med förslaget synes i första hand vara att bereda en förmån åt dödsboet efter yrkesmässig trafik innehavare. Det är dock mycket ovisst, huruvida detta syfte skulle uppnås på det sätt de sakkunniga tänkt sig. I sådana fall, där ett goodwillvärde föreligger, t. ex. beträffande omnibus- och lastbilstrafik, torde de flesta tillståndsgivande myndigheter hittills ofta hava meddelat änkan eller något av barnen tillstånd att fortsätta rörelsen och de hava därigenom kunnat tillgodogöra sig såväl själva goodwillvärdet som materielen på annat sätt än genom inlösning. Om icke sådant fall föreligger, och rörelsens materiel innehaves på avbetalningsköp, vilket de sakkunniga anse vara mycket vanligt, förefaller det knappast sannolikt, att de föreslagna bestämmelserna skola tillförsäkra stärbhuset högre ersättning än som eljest kunnat påräknas, vartill kommer ovissheten om ersättningens belopp, då frågan kan av den nye innehavaren hänskjutas till nämnd.

*Länsstyrelsen i Örebro län* ifrågasätter lämpligheten av att vid bestämmande av lösesumma hänsyn till goodwill endast får tagas när synnerliga skäl föreligga. Skillnaden mellan dessa fall och de fall, då överlåtelse sker och sålunda frivillig överenskommelse föreligger om goodwill, synes omotiverat stor. Det måste, anför länsstyrelsen, anses lämpligare om stadgandet medger hänsyntagande till goodwill, när skäl därtill äro. I annat fall skulle uppkomma en kategori tillståndshavare, vilka utan att tillräcklig anledning därtill förelåge, ställdes i avgjort sämre läge än andra innehavare av trafik-tillstånd.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* ifrågasätter, huruvida icke bestämmelserna i nu berörda avseenden böra avfattas med mera hänsyn tagen till den praxis, som utvecklats genom att överlåtelser av rätt till linjetrafik i regel godtagits och att vid sådana överlåtelser en ersättning, beräknad jämväl efter affärsvärdet, ansetts skälig. Så torde exempelvis i regel ha varit fallet då statens järnvägar förvärvat linjetrafik.

*Stockholms droskägärförening* finner det självfallet att hänsyn måste tagas till goodwillvärdet. Liknande uppfattning kommer till synes i utlåtanden från andra bilägarorganisationer.

I motsats till nu nämnda myndigheter framhåller *magistraten i Gävle*, att

i ett tillståndssystem, som inrymmer materialinlösningsplikt, principiellt sett något utrymme för goodwill icke finnes. Syftet med hela denna lagstiftning synes ju ock vara att söka hjälpa stärbhusdelägarna till ett skäligt pris å materielen som sådan. Så länge icke själva trafikillståndet i lagstiftningen godkännes såsom en handelsvara bör därför enligt magistratens förmenande icke ens i undantagsfall hänsyn tagas till goodwill.

#### **E. Inlösningspliktens fullgörande m. m.**

De sakkunniga hava tidigare framhållit, att enligt deras mening rätten till krav på inlösningspliktens fullgörande är en stärbhuset tillkommande förmån. Denna förmån bör stärbhuset äga fritt disponera. Det bör följaktligen också kunna avstå från förmånen när det så önskar. Denna rätt är givetvis begränsad av gällande civilrättsliga regler och bör av hänsyn till den inlösningspliktige ytterligare begränsas. Därest stärbhuset anser sig icke kunna åtnöjas med det beslut, som nämnden meddelar, bör stärbhuset enligt de sakkunnigas förslag inom åtta dagar, efter det nämndens beslut bevisligen delgivits stärbhuset, meddela den tillståndsgivande myndigheten, huruvida stärbhuset vill avstå från inlösningspliktens vidare påfordrande. Därest stärbhuset icke inom nämnda åtta-dagarsperiod gjort anmälan skulle för detsamma inträda skyldighet att på de av nämnden beslutade villkoren låta den inlösningspliktige erhålla den material, som kunde vara ifråga.

#### **Fråga om överlåtelse av trafikillstånd i samband med tillståndshavares konkurs.**

I samband med de under §§ 18 och 19 föreslagna bestämmelserna har 1936 års trafikutredning även till behandling upptagit ett spörsmål i samband med tillståndshavares konkurs.

#### **1936 års trafikutrednings förslag.**

Då en tillståndshavare försättes i konkurs, kan trafikillståndet, vilket är personligt, icke ingå i konkursmassan. Borgenärerna äro härigenom betagna möjligheten att tillgodogöra sig det affärsvärde, som rörelsen kan äga. Ett sådant förhållande måste enligt trafikutredningens mening anses mindre tillfredsställande. Av en av utredningen i ämnet lämnad redogörelse framgår, att på vissa andra i stort sett jämförbara rättsområden konkursbo tillerkänts rätt att fortsätta en konkursgäldenärs med stöd av koncession bedrivna rörelse ävensom överlåta densamma med vederbörande myndighets medgivande.

Enligt trafikutredningens mening bör ett motsvarande stadgande upptagas i lagstiftningen om den yrkesmässiga trafiken. Sådana bestämmelser hava också influtit i §§ 18 och 19 i utredningens författningsförslag. Härigenom har konkursbo i lagstiftningen medgivits rätt att under viss tid fortsätta en konkursgäldenärs yrkesmässiga trafik för att få tillfälle att avveckla densamma eller med vederbörande myndighets medgivande överlåta rörelsen. Av dessa bestämmelser anser utredningen följa, att konkursgälde-

nären själv efter egendomsavträdet är förhindrad att utöva rörelsen. Det möter enligt utredningens mening ej hinder för konkursboet att i trafiken använda konkursgäldenären och att den tillståndsgivande myndigheten sedan konkursen avvecklats efter ansökan ger den förutvarande konkursgäldenären nytt trafiktillstånd, därest förhållandena därtill föranleda.

Att däremot ålägga konkursbo att upprätthålla den av gäldenären bedrivna trafiken, vilket från visst håll ifrågasatts, har trafikutredningen icke ansett lämpligt, även om olägenheter kunna uppkomma för den trafikerande allmänheten vid nedläggandet av exempelvis en billinje.

I fråga om den formella behandlingen av ansökningar om tillstånd att få fortsätta av annan förut bedriven trafik har utredningen i andra sammanhang föreslagit vissa förenklingar i jämförelse med vad som eljest gäller. Sålunda har utredningen under § 11 föreslagit, att infordrandet av yttranden skall i dylika fall kunna inskränkas eller underlåtas. Någon ändring i tillgången på trafikmedel förekommer ju icke, varför andra företag i regel ej beröras av beslutet. Då trafiken skall utövas med samma stationsort som tidigare och med förut för trafiken godkända fordon, bör det enligt trafikutredningens mening i allmänhet vara tillräckligt, att ärendet endast remitteras till polismyndighet för yttrande om tillståndssökandens lämplighet.

Nuvarande bestämmelse, att beslut om trafiktillstånd icke skall vara gällande förrän beslutet vunnit laga kraft eller efter besvär slutligen fastställts, synes ägnad att framkalla vissa olägenheter i de fall, då trafikrörelse med eller utan samband med dödsfall övertagits. En fullkomligt oomtvistad trafik kan ju härigenom tvingas att för viss tid upphöra ej blott till skada för företaget som sådant utan även för den trafikerande allmänheten. Med hänsyn till bland annat nu angivna fall har trafikutredningen i § 44 öppnat möjlighet för vederbörande tillståndsgivande myndighet att, då särskilda skäl föreligga, förordna, att beslut om trafiktillstånd skall utan hinder av besvär lända till efterrättelse.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

*Länsstyrelsen i Hallands län* anser, att, då ett trafiktillstånd är personligt och alltså icke tillhör tillståndshavarens konkursbo, synes vad i § 19 föreslagits om fall av konkurs böra utgå. Kan tillståndshavaren utan hinder av konkursen fortfarande på ett tillfredsställande sätt bedriva rörelsen, saknas enligt länsstyrelsens mening anledning att fråntaga konkursgäldenären tillståndet.

*Transportarbetarförbundet* anser, att det i fråga om överlåtelse vid konkurs bör klart sägas ut, att skenbara överlåtelser, som medföra, att konkursgäldenären även i fortsättningen är utöware av rättigheten, icke böra få äga rum, med mindre konkursgäldenären fullgör vissa minimifordringar och i första hand, att han till anställd personal utbetalar inestående lön, därest fordran därå föreligger.

#### Sammanfattning.

Frågan huruvida och under vilka villkor trafiktillstånd må överlåtas vare sig på grund av avtal eller på grund av den ursprunglige tillståndshavarens

dödsfall är icke på något sätt reglerad i gällande motorfordonsförordning. Det däri förekommande stadgandet att trafiktillstånd skall upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga, anses av flertalet tillståndsgivande myndigheter icke medföra befogenhet att föreskriva andra villkor och bestämmelser än sådana, som avse allmän ordning och trafiksäkerhet. I enlighet med denna uppfattning hava dessa myndigheter, då fråga om godkännande av överlåtelse av trafiktillstånd uppkommit, medgivit icke blott dödsbodelägare efter avliden tillståndshavare rätt att fortsätta dennes rörelse utan även tillståndshavare eller dennes stärbhus rätt att genom avtal överlåta rörelsen, allt under förutsättning att behov av trafiken fortfarande förelegat och att sökanden befunnits äga de personliga och ekonomiska förutsättningar för trafikens utövande, vilka skäligen kunde krävas av varje innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik. Vissa andra myndigheter, däribland överståthållarämbetet, hava emellertid varit av annan uppfattning och ansett sig kunna närmare bestämma förutsättningar och villkor för rätt att överlåta trafiktillstånd. Sedan 1935 har sålunda överståthållarämbetet tillämpat den praxis, att icke godkänna överlåtelser av trafiktillstånd annat än under vissa förutsättningar, nämligen att de för överlåtelsern åberopade skälen kunde godkännas, att den, till vilken överlåtelse ägde rum, tillhörde de äldsta droskförarnas krets inom staden, samt att lösesumman avsåge gottgörelse allenast för den överlåtna materialen, men icke för tillståndet som sådant. I samband därmed har ämbetet begränsat rätten för avliden drosktrafikutövers stärbhusdelägare att fortsätta dennes rörelse till viss tid, utgörande för änka tre år och för annan stärbhusdelägare sex månader från trafikutövers dödsfall.

Genom utslag den 14 oktober 1938 i anledning av besvär, anförda av vissa änkor och bröstarvingar efter avlidna drosktrafikutövers i Stockholm över att överståthållarämbetet vägrat dödsbodelägare att, utöver viss tid, fortsätta avlidna drosktrafikutövers rörelse, gillade Kungl. Maj:t i princip denna ämbetets ståndpunkt. Kungl. Maj:t fann överlåtelse på grund av dödsfall av sådan yrkesmässig automobiltrafik, varom här vore fråga, böra medgivas allenast med hänsyn till särskilda omständigheter eller för viss begränsad tid.

1936 års trafikutredning har i sitt betänkande under §§ 18 och 19 upptagit stadganden rörande nu förevarande frågor. I § 18 stadgas uttryckligen, att tillstånd till yrkesmässig trafik får, då tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs, eller då skäl eljest föreligga, överlåtas å annan efter medgivande av den myndighet, som meddelat tillståndet. Vederbörande myndighet har emellertid att med avseende på skälen och villkoren för överlåtelsern — skyldighet har stadgats att vid framställningen foga avtal rörande överlåtelsern — lämpligheten hos den, å vilken överlåtelsern ifrågasättes, samt omständigheterna i övrigt pröva, huruvida framställningen bör bifallas eller avslås.

§ 19 behandlar dödsbos och konkursbos rätt att driva yrkesmässig trafik. Bestämmelsen innebär rätt för dödsbo efter avliden trafikutövers eller, där tillståndshavaren försatts i konkurs, dennes konkursbo att utan särskilt tillstånd fortsätta rörelsen under en tid av högst ett år från dödsfallet eller

första borgenärssammanträdet. Det åligger dock härvid dödsboet, respektive konkursboet, att inom två månader från dödsfallet eller borgenärssammanträdet hos myndighet, som meddelat tillståndet, anmäla den som antagits som föreståndare för rörelsen. Därest anmälan icke göres eller den till föreståndare antagne icke anses lämplig — inom viss av myndigheten bestämd tid kan dödsboet respektive konkursboet anmäla annan person, som kan av myndigheten för ändamålet godkännas — anses trafiktillståndet hava upphört den dag, tiden för anmälningsskyldigheten gått till ända eller beslut i frågan meddelades.

Trafikutredningen framhåller i sitt betänkande, att det för en tillståndshavare måste te sig som tämligen naturligt, att hans efterlevande skola få fortsätta en rörelse, vars värde han kanske kunnat öka genom energi och omtanke, och att han själv liksom hans efterlevande skola genom överlåtelse kunna få vederlag ej endast för i rörelsen använd material utan därutöver för rörelsen såsom sådan. I fall sådana som de nu nämnda, där alltså ett affärsvärde måste anses föreligga, anser trafikutredningen det i hög grad rimligt, att trafikutövarens efterlevande få fortsätta rörelsen, därest de befinnas lämpliga, samt att trafikutövaren och hans dödsbo få genom överlåtelse förfoga över rörelsen. Enligt utredningens mening bör man emellertid icke generellt medgiva tillstånd till överflyttning av tillstånd, då det allmänna icke lämpligen kan avsäga sig sin prövningsrätt.

Vad nu anförts gäller fall, då rörelsen kan anses äga ett verkligt affärsvärde. I fråga emellertid om en rörelse, som icke kan anses ha dylikt värde eller blott ringa sådant, äro skälen för att medgiva tillståndets övertagande ej lika starka. Sålunda torde någon egen kundkrets icke föreligga för den särskilde utövaren av drosktrafik i de större städerna och för dennes rörelse ej heller föreligga någon mera påtaglig goodwill. I sådana fall kan, framhåller utredningen, det givetvis icke anses motiverat medgiva en obegränsad rätt till överlåtelse eller rätt för droskägares efterlevande att stadigvarande få fortsätta rörelsen.

Enligt trafikutredningens mening tala starka skäl för att äldre förtjänta förare i allmänhet erhålla företrädesrätt till erhållande av drosktrafikerättigheter framför avliden tillståndshavares dödsbodelägare. Då emellertid ett generellt genomförande av en sådan princip skulle under nuvarande förhållanden ej sällan leda till resultat, som ur sociala och humanitära synpunkter måste anses otillfredsställande, anser trafikutredningen, att tillbörlig hänsyn till de föreliggande omständigheterna i varje särskilt fall bör tagas.

Genom stadgandena i § 19 har trafikutredningen velat skapa förutsättningar för en i görligaste mån tillfredsställande behandling av fall där stärbhus eller konkursbo ej vilja eller av någon anledning ej få tillstånd att stadigvarande driva rörelsen.

I samband med att Kungl. Maj:t den 14 oktober 1938 meddelade utslag i ovan berörda besvärsmål bemyndigade Kungl. Maj:t dåvarande departementschefen att tillkalla högst fem sakkunniga för att verkställa utredning huruvida och på vad sätt i samband med att överlåtelse av trafiktillstånd

medgåves eller trafiktillstånd eljest beviljades åtgärder av övervägande social karaktär kunde vidtagas för befrämjande av trafikutövaras och löneanställda förares intressen.

Nämnda sakkunniga framlade den 8 juni 1939 betänkande med förslag angående vissa med beviljande av tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik förenade frågor.

De sakkunnigas förslag innebär i stort sett följande. Tillståndsgivande myndighet må på framställning av dödsbo efter avliden tillståndshavare, vilken bedrivit yrkesmässig trafik såsom självständigt yrke, för det tillstånd, som beviljas annan i stället för den avlidne, föreskriva som villkor, att den nye tillståndshavaren skall mot engångsbetalning, avbetalning eller eljest enligt överenskommelse lösa till sig de i rörelsen använda automobilerna, som äro i brukbart skick samt lämpliga och behövliga för den nye tillståndshavarens rörelse. Kan överenskommelse icke träffas om lösesumman eller dess erläggande eller om annan med inlösningsförenad fråga, äger dödsboet eller den nye tillståndshavaren hos den tillståndsgivande myndigheten påkalla tillsättandet av en av tre personer bestående nämnd, som har att bestämma den material, som skall inlösas, värdet å denna m. m. Vid bestämmandet av materialens värde skall avseende fästas i regel endast vid materialens ålder och beskaffenhet samt dess brukbarhet i den nye tillståndshavarens rörelse. Endast när synnerliga skäl därtill äro, må hänsyn tagas jämväl till rörelsens affärsvärde (goodwill).

En av de sakkunniga, ombudsmannen hos Svenska droskbilägareförbundet, har avgivit reservation i avseende å den föreslagna inlösningsplikten, därvid han bland annat framhållit, att föga eller intet torde vara vunnet för den allmänna ekonomiska trygghet och säkerhet, de sakkunniga skulle förbereda åt trafikutövarnas efterlevande eller den inom trafiken löneanställda personalen, därest det av överståthållarämbetet införda systemet bleve normerande för hela landet, där olägenheter av nyssberörd art icke finnas eller lösa sig själva på ett för de berörda parterna såväl socialt som ekonomiskt fördelaktigare sätt än det av de sakkunniga föreslagna.

Reservanten hemställer, att de sakkunnigas förslag icke måtte föranleda någon åtgärd.

#### **Departementschefen.**

De i förevarande sammanhang behandlade förslagen till bestämmelser avse att reglera

a) frågan huruvida och i vad mån överlåtelse av trafiktillstånd genom frivilligt avtal bör medgivas,

b) frågan om rätt för dödsbodelägare efter avliden trafikutövarare att övertaga utövningen av den avlidnes rörelse,

c) motsvarande spörsmål om konkursbos rätt, därest tillståndshavaren försatts i konkurs,

d) frågan huruvida genom särskilda författningsbestämmelser bör fastställas befogenhet för tillståndsbeviljande myndighet att ålägga den, som i

stället för en avliden utövare av yrkesmässig trafik erhåller dennes trafik-tillstånd, skyldighet att under vissa förutsättningar inlösa automobiler, som den avlidne eller hans dödsbo använt i yrkesmässig trafik.

Den omfattande utredning, som ägt rum beträffande dessa frågor, synes såsom huvudsakligt resultat hava givit vid handen, att avgörandet av de under a) — c) omförmälda spörsmålen snarare bör ske genom prövning av omständigheterna från fall till fall än genom generella författningsbestämmelser. Detta är ock i huvudsak den ståndpunkt, som 1936 års trafikutredning genom sitt förslag intagit, då utredningen genom de under §§ 18 och 19 föreslagna bestämmelserna snarare velat skapa förutsättningar för och bereda erforderlig tid för en materiell prövning än i sak reglera däri avsedda spörsmål.

Med avseende å den under a) omförmälda frågan fastslås genom den av utredningen föreslagna lydelsen av § 18 i huvudsak *dels* att överlåtelse av trafiktillstånd icke må ske utan medgivande av den myndighet, som meddelat tillståndet, *dels* skyldighet för sökande att vid ansökan om tillståndets överförande förete avtal, som kan hava upprättats rörande överlåtelsen, *dels* ock de omständigheter, som av myndigheten böra tagas under övervägande vid prövning av dylik ansökan.

Med avseende å den under b) omförmälda frågan om dödsbos rätt att fortsätta avliden trafikutövares rörelse intager 1936 års trafikutredning i huvudsak samma ståndpunkt, som kommit till uttryck i 1936 års proposition, nämligen att, utan att sakligt reglera detta spörsmål, bereda skälig tid för prövning därav genom att medgiva dödsboet rätt att — under förutsättning av viss anmälan — utan särskilt tillstånd fortsätta rörelsen under viss tid. Denna tid föreslås dock av 1936 års trafikutredning förlängd till ett år mot i 1936 års proposition föreslagna 6 månader. Prövningen av huvudfrågan, nämligen huruvida dödsboet även efter nämnda tids utgång skall få fortsätta rörelsen, förutsättes skola äga rum på grundval av den ansökan, som dödsboet kan komma att i sådant syfte göra under loppet av nämnda år och böra ske med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall på sätt i utredningens motiv närmare framhålles.

I anledning av vad de sakkuniga i sådant avseende anført finner jag mig böra uttala följande. Principiellt kan arvsrätt till rättigheter av förevarande slag icke erkännas. Detta får givetvis icke föranleda, att icke stärbhusdelägare framför annan sökande kan ifrågakomma till erhållande av den avlidnes trafiktillstånd, därest han härför befinnes mest lämplig.

Motsvarande bestämmelser som i fråga om dödsbo föreslås i detta sammanhang av trafikutredningen böra gälla även beträffande den under c) omförmälda frågan om konkursbos rätt att bedriva rörelse, därest trafikutövaren försatts i konkurs.

Vad slutligen angår det under d) omförmälda spörsmålet, må erinras, huru som redan i de direktiv, som meddelades vid tillkallandet av 1938 års trafik-sakkunniga, framhölls, att det i och för sig icke syntes nödvändigt, att de åtgärder, som i en eller annan form kunde befinnas lämpliga och erforderliga

för därvid angivna ändamål, grundade sig på ändringar i gällande författningsbestämmelser. Fråga vore nämligen snarast om innehållet av de villkor och bestämmelser för trafikens bedrivande, som de tillståndsgivande myndigheterna redan enligt gällande bestämmelser ägde föreskriva i samband med trafiktillstånd beviljande. Skulle emellertid ändring av dessa bestämmelser befinnas erforderlig för oförmälda ändamål, borde förslag därtill i samband med utredningen i övrigt framläggas.

I nämnda direktiv framhölls vidare, att det ej heller syntes nödvändigt eller lämpligt, att de åtgärder, som för nämnda ändamål kunde komma att genomföras, bleve schematiskt lika inom olika trafikområden; tvärtom torde praktisk anpassning efter skiftande förhållanden inom olika slag av trafik på olika orter vara nödvändig. Önskvärt syntes därför vara, att praktisk erfarenhet av verkningarna av de åtgärder, som kunde komma att föreslås, vunnes på vissa orter, innan desamma förordades till mera allmänt införande.

Sakkunniga hava i sitt betänkande såsom sin mening uttalat, att förutsättning för närvarande icke finnes för införande i hela riket av inlösningsplikt, utan bör sådan enligt deras mening komma i fråga allenast i sådana fall, då den tillståndsgivande myndigheten tillämpar den princip, som ligger till grund för Kungl. Maj:ts den 14 oktober 1938 träffade avgörande på ovan oförmälda besvär över vissa av överståthållarämbetet meddelade beslut.

På grund härav och då denna princip hittills i mycket ringa omfattning kommit till tillämpning, kan enligt de sakkunnigas mening en för myndigheterna tvingande bestämmelse om upptagande i tillståndsbeslutet av inlösningsplikt såsom villkor för trafikrättighetens utövande icke föreskrivas; avgörandet om behövligheten och lämpligheten av sådant villkor måste i stället lämnas åt vederbörande myndighet. Då emellertid enligt de sakkunnigas uppfattning nu gällande bestämmelser icke innefatta befogenhet för dylik myndighet att i samband med meddelande av trafiktillstånd föreskriva andra villkor och bestämmelser än sådana, som avse allmän ordning och säkerhet, anse de sakkunniga ett tillägg till nu gällande eller av trafikutredningen föreslagna bestämmelser erforderligt såsom grundval för myndighetens befogenhet att i samband med trafiktillstånds meddelande förelägga dylik inlösningsplikt.

I enlighet med denna ståndpunkt hava de sakkunniga framlagt förslag till bestämmelser, avsedda att antingen infogas i 1930 års motorfordonsförordning eller att fogas till § 18 av det av 1936 års trafikutredning avgivna författningsförslaget, genom vilka bestämmelser fastställas principiell befogenhet för tillståndsbeviljande myndigheten att under vissa omständigheter föreskriva sådan inlösningsplikt, varom nu är fråga.

I anslutning härtill hava de sakkunniga vidare föreslagit bestämmelser för detaljerat reglerande av vissa med ett inlösningsförfarande förenade spörsmål, såsom huru inlösningsplikt skall av dödsboet påkallas, tillsättandet av en särskild nämnd för bestämmande av vissa med inlösningsen sammanhängande frågor, därest överenskommelse därom icke kan träffas, omfånget av nämndens prövningsrätt och principer för ersättningsbestämmande m. m.



I likhet med de sakkunniga finner jag det uppenbart, att behov av bestämmelser om införande av sådan inlösningsplikt, varom nu är fråga, icke föreligger, därest en avliden trafikutöwares rörelse får av stärbhuset disponeras antingen så, att stärbhusdelägare av den tillståndsgivande myndigheten erhåller den avlidnes trafik tillstånd, eller ock så, att detta jämte materialen genom avtal överlåtes på annan, som av sagda myndighet meddelas tillstånd i stället för den avlidne. Behovet av föreskrift om inlösningsplikt sammanhänger med andra ord helt och hållet med tillämpningen av den princip, som i de förut omförmälda besvärsmålen använts av överståthållarämbetet och i princip godkänts av Kungl. Maj:t.

Av den utredning, som av de sakkunniga verkstälts beträffande den praxis, som i samband med tillståndshavares död plägar tillämpas vid tillståndsgivningen, framgår, att förutom överståthållarämbetet allenast tre av de tillståndsgivande myndigheterna tillämpa den princip, som kommit till uttryck i avgörandet av ovan omförmälda besvär. I övrigt synas de tillståndsgivande myndigheterna meddela tillstånd antingen åt någon stärbhusdelägare eller åt den, som av stärbhuset förvärvat »rättigheten» och materialen, blott de allmänna kraven på lämplighet anses uppfyllda.

Frågan om den tillståndsbeviljande myndighetens befogenhet att föreskriva dylik inlösningsplikt har på grund härav åtminstone för närvarande en ganska begränsad praktisk räckvidd; tillämpningen av bestämmelser i dylikt syfte skulle bliva aktuell hos fyra av rikets till inemot 140 uppgående tillståndsbeviljande myndigheter. På grund härav och med hänsyn till de starka invändningar som ur principiell synpunkt anförts mot vissa av utredningen för nu ifrågavarande ändamål föreslagna bestämmelser har jag ansett detta problem ännu icke moget för lösning genom föreskrifter av det detaljerade innehåll, som de sakkunnigas förslag innebär; ytterligare erfarenheter böra enligt min mening tillsvidare samlas på rättstillämpningens väg genom utnyttjande av de befogenheter, som myndigheterna redan under tillämpningen av nu gällande eller av trafikutredningen föreslagna bestämmelser torde äga.

Då emellertid av de sakkunniga hävdats, att enligt deras uppfattning befogenhet för den tillståndsbeviljande myndigheten att i samband med beviljande av trafik tillstånd föreskriva dylik inlösningsplikt måste anses oviss utan uttryckligt stöd i författningen, har jag ansett ur de sakkunnigas förslag böra i detta sammanhang upptagas och såsom tillägg till de av trafikutredningen under § 18 föreslagna bestämmelserna såsom nytt moment fogas föreskrift innefattande dylik befogenhet i principiell överensstämmelse med de sakkunnigas förslag. Däremot anser jag, på sätt nyss antytts, ett närmare reglerande av den omfattning, i vilken inlösnings skyldighet må åläggas vederbörande, samt övriga med ett inlösningsförfarande förenade detaljspörsmål böra ske genom av vederbörande myndighet för sådant ändamål meddelade föreskrifter och icke genom i förordningen intagna bestämmelser. Vid meddelandet av dylika föreskrifter torde de av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna kunna tjäna vederbörande myndigheter till värdefull ledning.

### Ifrågasatta åtgärder till avhjälpande av vissa med tillståndsgivningen förenade olägenheter.

I de direktiv, som meddelades för 1938 års trafikskunniga, framhölls, att särskilt för de förare, vilka icke kunde påräkna att erhålla trafiktillstånd, olägenheterna av den ovissa och beroende ställning, de under tillämpningen av nuvarande system intoge, vore alltför påtagliga för att behöva närmare framhållas. Med den åtstramning i tillståndsgivningen, som numera uppkommit, hade frågan om den löneanställda personalens villkor alltmer fått karaktären av ett socialt problem av sådan betydelse, att detsamma icke kunde i samband med tillståndsgivningen lämnas obeaktat av de tillståndsgivande myndigheterna. I anledning härav uppdrogs åt de skunniga att utreda, huruvida det allmänna kunde vidtaga åtgärder till avhjälpande av antydda olägenheter, därvid till övervägande borde upptagas möjligheten av obligatorisk anslutning av såväl trafikutövare som anställda till en pensionskassa.

I de skunnigas betänkande (S. O. U. 1939: 22) har denna fråga ägnats en utförlig framställning, beträffande vars närmare innehåll må hänvisas till betänkandet. Såsom sammanfattning av betänkandets innehåll i denna del framhålla de skunniga följande:

Enligt de skunnigas mening torde andra utvägar till beredande åt de inom den yrkesmässiga personbils- och lastbilstrafiken löneanställda förarna av en säkrare och mer oberoende ställning icke för närvarande erbjuda sig än *antingen* en tillståndsgivning, som i samband med av yrkesutövarna frivilligt vidtagna åtgärder för begränsning av antalet löneanställda ledes av den principen, att varje förare bör kunna, om han är lämplig, vid en ej alltför hög ålder komma i åtnjutande av egen trafikrättighet, *eller ock* obligatorisk pensionsförsäkring av nämnda förare. Den förstnämnda utvägen, såvitt angår tillståndsgivningen, torde stå öppen inom ramen såväl av nu gällande som av de utav 1936 års trafikutredning föreslagna bestämmelserna. Den senare av nämnda möjligheter — vilken torde vara den enda, som beträffande omnibusförare i regel kan ifrågakomma — utgör ett led i ett stort socialt problem, vilket led icke bör utbrytas ur sitt sammanhang och behandlas för sig vare sig i samband med tillståndsgivning eller genom separatlagstiftning. I avvaktan på att nämnda problem erhåller sin slutliga och tillfredsställande lösning lära trafikutövarnas och de löneanställda förarnas pensioneringsintressen kunna tillgodoses allenast genom åtgärder, som de på frivillighetens väg kunna vidtaga.

#### Departementschefen.

Såsom av det föregående framgår, äro de åtgärder, som enligt de skunnigas mening kunna ifrågakomma för nu ifrågavarande ändamål, icke av beskaffenhet att böra i detta sammanhang upptagas till prövning, då nämligen desamma antingen kunna vidtagas inom ramen för nu gällande eller av 1936 års trafikutredning föreslagna bestämmelser eller ock, i den mån de avse pensionering, böra behandlas i annat sammanhang eller lösas genom frivilliga åtgärder av därav berörda parter. Vid sådant förhållande har jag icke funnit anledning att för närvarande närmare ingå på de skunnigas betänkande i nu omförmälda del därav.

## Indragning av trafiktillstånd.

## 19 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 218—222.)

Enligt 24 § 5 mom. i 1930 års motorfordonsförordning kan trafiktillstånd återkallas av den myndighet, som meddelat tillståndet, när anledning därtill förekommer.

## Trafikutredningens förslag.

Enligt trafikutredningens mening är det lämpligt att i förordningen angiva vissa typfall, då den tillståndsbeviljande myndigheten skall äga rätt att återkalla tillståndet. Trafikutredningen föreslår, att trafiktillstånd skall kunna av den tillståndsgivande myndigheten återkallas eller för viss tid indragas vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i förordningen, vid underlåtenhet att bedriva den tillåtna trafiken ävensom när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer. Därest en enligt tillståndshavarens mening oberättigad återkallelse eller indragning av tillståndet föreligger, äger tillståndshavaren draga ärendet under vederbörlig besvärinstans' prövning. Härigenom och genom biltrafiknämndens tillsyn anser utredningen vissa garantier finnas för att ifrågavarande stadgande i rättstillämpningen får en tillfredsställande tolkning.

I överensstämmelse med vad som gäller i fråga om körkort och i likhet med vad som föreslagits beträffande trafik kort bör enligt utredningens mening varning kunna meddelas i stället för återkallelse eller indragning, då det finnes anledning antaga, att tillståndshavaren skall låta rätta sig genom en dylik varning. Trafikutredningen har därför upptagit ett stadgande här om i förevarande paragraf. Dylik varning skall enligt utredningens förslag ej få överklagas.

Enligt trafikutredningens mening måste det ligga i såväl det allmännas som den enskildes intresse, att beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafik tillstånd genom vederbörande myndighets försorg snarast möjligt delgives den, som beslutet avser. Utredningen har därför i nu förevarande sammanhang upptagit ett stadgande därom. Jämväl i fråga om beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller om återkallelse av trafik kort har trafikutredningen i vederbörliga sammanhang föreslagit bestämmelse, att dylika beslut skola genom vederbörande myndighets försorg delgivas den som avses med beslutet. Enligt utredningens mening föreligga däremot ej tillräckligt starka skäl för att föreskriva skyldighet för myndighet att delgiva beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av godkännanden eller medgivanden, som omförmälas i förordningen. Utredningen framhåller, att återkallelsen i dylika fall ofta sker efter ansökan av trafikutövaren, vilken antingen själv genom förfrågan hos länsstyrelsens tjänstemän eller ock genom länsstyrelsens kommissionär förskaffar sig besked om när beslut kan förväntas eller har

meddelats. Skulle emellertid det i visst fall ligga i det allmännas intresse, att den av sådant beslut berörde snarast underrättas om detsamma, anser trafikutredningen den beslutande myndigheten på grund av sin allmänna uppsiktsskyldighet böra ombesörja att vederbörande erhåller erforderlig kännedom om beslutet.

Yttranden över trafikutredningens förslag.

*Länsstyrelsen i Örebro län* understryker med anledning av vad trafikutredningen i motiven anført, att beslut om återkallelse av trafiktillstånd icke i något fall bör gälla förrän det delgivits vederbörande tillståndshavare. I motsats till trafikutredningen anser länsstyrelsen, att även beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av sådana godkännanden eller medgivanden, som omförmälas i förordningen, böra delgivas vederbörande.

*Länsstyrelsen i Jönköpings län* ifrågasätter, om icke bestämmelse borde meddelas, att vilket tillstånd som helst, exempelvis även tillstånd till utvidgning av ett bestående trafikföretag, skall anses förfallet, om det kan styrkas eller eljest ådagaläggas, att tillståndet sedan viss tid, exempelvis ett år, ej begagnats.

*Länsstyrelsen i Södermanlands län* framhåller, att det synes meningslöst att indraga tillståndet endast för viss tid i sådana fall, då rättighetens innehavare underlåter att begagna tillståndet.

**Departementschefen.**

Frågan om den tidpunkt, från vilken beslut om återkallelse eller indragning av trafiktillstånd enligt förevarande paragraf skall bliva gällande, måste ses i samband med vad därom stadgas i § 44 i utredningens förslag. Enligt sistnämnda paragraf gäller beslut, varom i förordningen är fråga, med vissa undantag utan hinder av besvär. Dylika undantag äro beslut, som innefatta trafiktillstånd eller tillstånd att bedriva uthyrningsrörelse eller transportförmedling. Sådant beslut skall, där ej på grund av särskilda skäl i tillståndet annorlunda förordnats, icke vara gällande, förrän beslutet vunnit laga kraft eller, där besvär däremot anförts, beslutet blivit slutligen fastställt. Beslut om återkallelse av trafik kort skall enligt uttrycklig, under § 44 föreslagen bestämmelse gå i omedelbar verkställighet, där ej länsstyrelsen annorlunda förordnar.

Av vad nu anförts framgår, att en trafikutövare som, utan att äga vetskap om återkallelse eller indragning av trafiktillstånd, fortsätter sin rörelse, skulle därigenom göra sig förfallen till ansvar för olovligt utövande av yrkesmässig trafik. En sådan tillämpning av ifrågavarande bestämmelser måste uppenbarligen anses olämplig och torde även stå i strid mot allmänna straffrättsliga principer. På grund härav anser jag beslut om återkallelse eller indragning av sådan beskaffenhet, varom i denna paragraf är fråga, icke böra gå i verkställighet, förrän beslutet delgivits vederbörande. Närmare bestämmelser härom torde lämpligen böra intagas under ovannämnda § 44,

som för detta ändamål kompletterats. Vad i övrigt i avgivna yttranden erinrats mot innehållet av utredningens förslag under nu förevarande § synes mig icke vara av beskaffenhet att böra föranleda ändring i förslaget.

### Om vissa med trafikillstånd förenade rättigheter och skyldigheter.

Rätt att i yrkesmässig trafik för personbefordran transportera gods.

#### 20 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 140—142.)

På sätt framhållits i samband med behandlingen av § 5 i trafikutredningens förslag, vilken § avser att reglera rätten att i yrkesmässig trafik för personbefordran transportera gods, anser jag de av utredningen för detta ändamål föreslagna bestämmelserna lämpligen böra överflyttas till den avdelning av förslaget, som behandlar vissa med trafikillstånd förenade rättigheter och skyldigheter. På grund härav återkommer jag nu till innehållet av nämnda förslag, vilket synes mig lämpligen kunna infogas såsom § 20 i författningsförslaget.

1930 års motorfordonsförordning behandlar icke frågan, huruvida och i vilken omfattning rätt till personbefordran även innebär rätt att befordra resgods m. m.

I samband med beviljande av tillstånd till persontrafik bruka tillståndsmyndigheterna lämna föreskrifter för bestämmande av trafikillståndets omfattning jämväl i nu förevarande hänseende.

1932 års trafikutredning upptog i sitt år 1935 framlagda författningsförslag i § 5 mom. 1 stadgandet, att rätt till utövande av linje- eller beställningstrafik för personbefordran innebure, på sätt tillståndsbeviljande myndigheten ägde närmare bestämma, rätt till befordran även av resgods för resande, som befordras i automobilen, samt, därest och i den omfattning samma myndighet kunde finna sådant medgiva, jämväl av paketgods.

Detta stadgande upptogs med allenast en redaktionell jämkning i proposition nr 161 till 1936 års riksdag.

#### Trafikutredningens förslag.

1936 års trafikutredning anser i likhet med vad i 1936 års proposition föreslagits, att med rätten att utöva linje- eller beställningstrafik för personbefordran skall, utan att tillstånd till godstrafik lämnats, följa rätt att i viss utsträckning medtaga gods mot ersättning; att denna rätt i första hand bör omfatta passagerares resgods anser utredningen uppenbart.

Beträffande frågan om och i vilken utsträckning ett persontrafikillstånd skall medföra rätt att medtaga annat gods än resgods anser utredningen, att en maximigräns icke lämpligen kan undvaras. Enligt utredningens mening bör sålunda vid linjetrafik med omnibus få medföras — utöver passagerares resgods — annat gods till en sammanlagd vikt av högst 300 kg. Önskar ve-

derbörande befordra större godsmängder mot ersättning, har han att söka tillstånd till godstrafik.

Vid linjetrafik med personbil samt vid beställningstrafik för personbefordran med personbil eller omnibus bör enligt utredningens uppfattning bil få mot ersättning användas för tillfälliga transporter av annat gods än resgods till en myckenhet av högst 100 kg. Utredningen anser nämligen behov föreligga att få använda en personbil på nu angivet sätt, exempelvis för hämtning av paket vid post- eller järnvägsstation eller för utförande av andra brådskande transporter. Enligt utredningens mening bör emellertid länsstyrelse tillerkännas rätt att, därest särskilda förhållanden därtill föranleda, föreskriva inskränkningar i den ovan förordade rätten att vid linje- eller beställningstrafik för personbefordran medtaga gods. Länsstyrelserna böra även lämna de föreskrifter i övrigt, som kunna erfordras. Dylika föreskrifter kunna exempelvis ha avseende å godsets storlek och beskaffenhet. I enlighet härmed har § 5 i utredningens förslag utformats.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

Utredningens förslag har föranlett bland annat följande erinringar.

*Generalpoststyrelsen* föreslår såsom tillägg till de av utredningen förordade bestämmelserna ett stadgande av innebörd, att de i paragrafen stadgade inskränkningarna i rätten att vid linje- eller beställningstrafik för personbefordran medföra gods icke skola gälla post, som befordras för postverkets räkning. Till stöd härför anför styrelsen bland annat följande:

Genom lämpligt utnyttjande av personlinjetrafiken har det lyckats postverket att för mycket rimliga kostnader åstadkomma avsevärda förbättringar för den korresponderande allmänheten. Det torde därför få anses vara ett allmänt intresse, att möjligheterna till utnyttjande av personlinjetrafiken för posttransporter icke genom ändrade författningsföreskrifter beskäras.

Med de begränsningar i fråga om rätten att vid personlinjetrafik medföra gods, som av trafikutredningen föreslagits, skulle emellertid möjligheterna att använda denna trafik för postbefordran starkt minskas. All regelbunden postbefordran med personbil i linjetrafik måste upphöra, enär sådan bil enligt förslaget skulle få begagnas för befordran av annat gods än resgods endast när fråga vore om tillfälliga transporter. Den för omnibus i linjetrafik föreslagna högsta godsvikten av 300 kg. torde även i vissa fall komma att lägga hinder i vägen för denna trafiks anlåtande för postbefordran. Visserligen står enligt förslaget den utvägen öppen, att vederbörande företagare beviljas tillstånd att i samband med personlinjetrafiken driva godslinjetrafik enbart för transport av post. Med hänsyn till personlinjetrafikens betydelse för landsbygdens postförbindelser torde dylikt tillstånd knappast kunna vägras. Tillståndsgivningen skulle således bliva en obehövlighet.

Beträffande den av utredningen föreslagna begränsningen av rätt att i omnibusstrafik medföra gods framhålla *länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Värmlands och Norrbottens län*, att den föreslagna maximivikten — 300 kg. utöver resgods — enligt deras mening innebär en allt för stark inskränkning.

Till stöd härför anföres bland annat, att det nu icke sällan förekommer, att vissa trafikföretagare efter särskilda medgivanden i omnibustrafik transporter gods till myckenhet betydligt över nämnda siffra. Länsstyrelserna i Värmlands och Norrbottens län påpeka, att det i nämnda län praktiserade förfaringssättet att låta tillstånd till linjetrafik för personbefordran även innefatta tillstånd till godsbefordran visat sig vara lämpligast för att kunna förse befolkningen med bästa möjliga trafik. Ett åtskiljande av persontrafiken och godstrafiken skulle med hänsyn till den vanligen glesa bebyggelsen ej vara ekonomiskt möjlig och skulle icke blott direkt drabba allmänheten i form av fördyrad frakt och försenad distribution, utan även leda till att åtskilliga linjetrafikföretag såsom icke längre ekonomiskt bärkraftiga finge nedläggas. Korrektiv mot dessa olägenheter kunde emellertid vinnas, om vederbörande länsstyrelse finge befogenhet att i dylikt fall även jämka den högsta tillåtna godsmängden uppåt exempelvis genom att ordet »inskränkningar» i sista stycket utbyttes mot ordet »jämkningar».

Även *länsstyrelsen i Västmanlands län* anser en lagstadgad maximigräns vid godsbefordran med omnibus mindre lämplig. Föreligger behov att med omnibus befordra gods, hör detta behov kunna i alla förekommande fall prövas av länsstyrelserna. Det synes för övrigt viktigare både i allmänhetens och den yrkesmässiga trafikens eget intresse att begränsa kollivikten än att begränsa den sammanlagda godsmängden. Enligt länsstyrelsens uppfattning bör den tillåtna kollivikten lämpligen bestämmas till 50, högst 60 kg.

*Länsstyrelsen i Värmlands län* framhåller, att linjetrafik för person- och godsbefordran i viss utsträckning idkas jämväl med vanlig personbil, eventuellt med släpvagn, varför det är nödvändigt att jämväl för detta slag av trafik meddela bestämmelser om högsta tillåtna godsmängd.

*Östergötlands trafikbilägareförening* anser i detta avseende, att samma kvantitet — 300 kg. — som föreslagits i fråga om godsbefordran med omnibus i linjetrafik, bör få medföras även i en i linjetrafik insatt personbil.

Vad åter angår rätten att medföra gods i beställningstrafik för personbefordran anser *länsstyrelsen i Västmanlands län* en begränsning till viss maxivikt överflödigt, då enligt utredningens förslag dylika transporter skulle få utföras endast tillfälligt.

*Länsstyrelsen i Skaraborgs län* anser de av utredningen under styckena 2 och 3 föreslagna bestämmelserna böra utgå och att åt länsstyrelserna bör överlämnas att i fall av behov utfärda föreskrifter.

*Kommerskollegium* finner väl maximibestämmelser av förevarande slag nödvändiga för att åtskilja person- och lastbilstrafiken, men anser de föreslagna stadgandena böra tagas under förnyat övervägande med beaktande särskilt av transportförhållandena i landets olika delar.

#### Departementschefen.

I den utformning, det nu ifrågavarande stadgandet erhållit i trafikutredningens förslag, avser detsamma att reglera den omfattning, i vilken innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik för personbefordran må på grund

av nämnda tillstånd ombesörja jämväl befordran av gods. De av utredningen föreslagna bestämmelserna skulle, utom för så vitt angår transporter av resgods, medföra en maximigräns i detta avseende, vilken maximigräns skulle i fråga om linjetrafik bestämmas på annat sätt än i fråga om beställningstrafik.

I likhet med trafikutredningen anser jag, att vederbörande yrkesutövare redan i författningen bör garanteras rätt att på grund av erhållet tillstånd till persontrafik utföra jämväl sådana godstransporter, som erfarenhetsmässigt äro förenade med persontrafiken. Däremot kan ur skilda synpunkter tvekan råda om behovet av generella maximibestämmelser; ifrågasättas kan, om icke sistnämnda slag av bestämmelser lämpligen böra, med hänsyn till de skiftande förhållandena i olika delar av landet, meddelas av vederbörande lokala myndigheter. De yttranden, som avgivits, särskilt av länsstyrelser och trafikutövare i Norrland, tyda också på att vid utfärdandet av bestämmelser i detta avseende särskild hänsyn måste tagas till förhållandena i Norrland, varest de i samband med personbefordran förekommande godsförsändelserna proportionsvis äro vida mera omfattande än i rikets övriga delar.

De godstransporter, som kunna förekomma vid bedrivande av yrkesmässig trafik för personbefordran, äro av två väsentligt skilda slag, nämligen dels transporter av gods, som medföres av passagerare, och dels transporter av gods, som eljest avlämnas för befordran. Vad angår det förra slaget av transporter torde i regel något praktiskt behov att meddela inskränkande bestämmelser icke föreligga; fråga är därvid antingen om vanligt resgods eller om annat gods, som passageraren på grund av transportens brådskande beskaffenhet eller på grund av svårigheten att transportera på annat sätt föredrager att medföra i automobilen. Om trafikutövaren i dylikt fall icke för sin del finner anledning motsätta sig godsets medtagande i automobilen, synes något det allmännas intresse i regel icke påkalla förbud eller inskränkning däri. Likväl kan även här understundom — såsom då fråga är om en med spårvagnstrafik jämförlig omnibustrafik — viss begränsning i rätten att medföra gods anses påkallad av hänsyn till övriga trafikanter; bestämmelser härom torde emellertid lämpligen böra meddelas av den tillståndsbeviljande myndigheten från fall till fall.

Vad åter angår det senare slaget av transporter, nämligen befordran av gods, som avlämnas utan att passagerare medföljer, synes rätt att utföra dylika transporter såsom en del av persontrafik böra förekomma endast i mycket begränsad utsträckning, eftersom ombesörjandet av dylika transporter i princip bör ankomma på den yrkesmässiga trafiken för godsbefordran; om utövare av persontrafik önskar i detta avseende förvärva någon mera vidsträckt rätt till godsbefordran, bör det åligga honom att söka tillstånd till godstrafik. Huvudsakligen torde rätten att i persontrafik ombesörja dylika transporter böra medgivas allenast i form av s. k. skickegodssändningar, omfattande huvudsakligen paketgods, i samband med linjetrafik för personbefordran.



Ur praktisk synpunkt och för att möjliggöra en anpassning efter förhållandena i olika delar av riket har jag på grund av vad nu anförts ansett den omfattning, i vilken utövare av persontrafik må på grund av dylikt trafiktillstånd ombesörja transporter jämväl av gods icke böra begränsas till ett visst i författningen angivet antal kilogram; utan bör efter min mening författningen allenast i princip fastslå, å ena sidan trafikutövarens principiella rätt att ombesörja transport av gods, som av passagerare medföres, och å andra sidan en fakultativ rätt för utövare av linjetrafik för personbefordran att, därest och i den mån vederbörande tillståndsbefordrande myndighet sådant medgivit, ombesörja befordran jämväl av gods för annan än passagerare. Åt dessa myndigheter torde härvid jämväl kunna överlämnas att närmare fixera omfattningen av sistnämnda slag av transporter.

Det torde böra erinras, att nu ifrågakvarande bestämmelser, som avse att närmare bestämma omfattningen av de med rätt till persontrafik förenade rättigheter, givetvis icke innebära något hinder för vederbörande att på grund av särskilt tillstånd till godstrafik samtidigt med persontrafiken ombesörja godstransporter i större omfattning än som följer allenast av persontrafiktillståndet.

Vad av generalpoststyrelsen anförts beträffande rätt att i persontrafik medföra post för postverkets räkning synes mig förtjänt av beaktande. Såsom av styrelsen framhålles, måste krav på särskilt tillstånd för detta ändamål åtminstone, så vitt fråga är om postbefordran med en redan befintlig linjetrafikförbindelse, allenast medföra onödig formell omgång. På grund härav anser jag i förevarande paragraf böra upptagas bestämmelse, att gods för postverkets räkning må efter anmälan till tillståndsgivande myndigheten medföras i med vederbörligt tillstånd bedriven linjetrafik för personbefordran utan hinder av i paragrafen eljest stadgade inskränkningar i fråga om rätt att i dylik trafik medföra gods.

### Beställningstrafik för personbefordran.

#### 21 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 222—225.)

I 25 § 3—5 mom. i 1930 års motorfordonsförordning lämnas vissa föreskrifter om trafikutövares rättigheter. Dessa innebära för persontrafikens del i huvudsak följande. Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik äger att i anledning av beställning, som mottagits å ort inom trafikområdet, utföra körning från sådan ort jämväl till ort utom detsamma. Har bil tagits i bruk för körning utom stationsorten, skall bilen, sedan körningen avslutats, utan onödigt dröjsmål föras tillbaka till stationsorten. Sedan körning avslutats utom trafikområdet, får bilen tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet.

Dessa stadganden hava fått sin närmare utformning genom förordningar den 17 juni 1932 och den 14 juni 1933.

## 1936 års trafikutrednings förslag.

1936 års trafikutredning har utformat förslag till bestämmelser om persontrafikutövares rättigheter att utföra körning i huvudsaklig anslutning till vad i sådant hänseende förordats i 1936 års proposition. Sålunda har föreslagits, att beställningstrafik för personbefordran skall få bedrivas inom stationsorten samt även utom denna, om så erfordras för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits bilens förare inom stationsorten. Har körning avslutats utom stationsorten, skall bilen utan onödigt dröjsmål återföras direkt till stationsorten. Under återfärden får bilen tagas i anspråk för körning direkt tillbaka till stationsorten eller till ort, som passeras under återfärden. Detta stadgande bör, framhåller utredningen, givetvis tolkas på det sätt, att passagerare skall kunna tagas och avlämnas var som helst under den direkta återvägen.

Enligt 1936 års proposition skulle personbil under återfärden få tagas i bruk för personbefordran ej endast till stationsorten eller till ort, som under färden passerades, utan även till annan ort, »där det av trängande skäl påfordras». Den sistnämnda bestämmelsen åsyftade t. ex. sådana fall, då en skadad måste omedelbart föras till lasarett. Enligt trafikutredningens mening kan ett dylikt stadgande undvaras, eftersom enligt undantagsbestämmelserna i § 2 dylika transporter i allmänhet torde falla utanför förordningens tillämpningsområde.

En av 1932 års utredning i dess i slutet av 1932 avlämnade betänkande föreslagen bestämmelse, att bil i stads- eller länstrafik skulle hållas tillgänglig på stationsorten och icke få uppställas eller kringföras utom denna för erhållande av beställning, anser utredningen böra upptagas i blivande lagstiftning. Denna föreskrift synes visserligen kunna härledas ur andra stadganden, men ur psykologisk synpunkt finner utredningen det vara värdefullt att hava en uttrycklig författningsbestämmelse i ämnet.

I 1936 års proposition föreslogs bestämmelse, att vad om stationsort vore stadgat skulle, därest tillståndshavaren vore ansluten till beställningskontor, upprättat av i § 31 omförmäld förening, gälla om den plats, som av kontoret anvisats såsom uppställningsplats för bilen. Någon motsvarighet till denna bestämmelse har ej medtagits i trafikutredningens förslag. Utredningen anser stadgandet icke vara av någon större praktisk betydelse.

Enligt 1936 års proposition skulle myndighet, därest så erfordrades för tillgodoseende av tillfälligt behov av trafik inom visst område, äga rätt att medgiva, att bil finge under viss tid användas inom sådant område utan att återföras till stationsorten. Trafikutredningen, som anser ett dylikt stadgande otvivelaktigt ägnat att förhindra en ansvällning av trafikapparaten utöver det normala behovet inom visst område, då överskott på bilar samtidigt finnes inom angränsande eller närliggande områden, har därför upptagit en sådan föreskrift i sitt förslag. ehuru med något ändrad avfattning.

**Yttranden över trafikutredningens förslag.**

De *organisationer av trafikutövare*, som, på sätt förut framhållits, förordats bibehållande av lokalområden (trafikområden) för beställningstrafiken för personbefordran, hava i detta sammanhang yrkat, att ordet »stationsorten» i utredningens förslag måtte utbytas mot »lokalområdet».

De i mom. 1 föreslagna bestämmelserna hava i övrigt endast i följande avseenden föranlett erinringar från i ärendet hörda myndigheters sida.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* ifrågasätter, huruvida det är lämpligt att i så hög grad nedsöka rätten att upptaga beställningar.

*Länsstyrelsen i Blekinge län* anser den nu gällande bestämmelsen, att bilen må tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet vara att föredraga framför den här föreslagna.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* anmärker, att den föreslagna bestämmelsen, att förare icke må för att erhålla beställning å körning uppställa eller kringföra bil utom stationsorten, möjligen skulle kunna framkalla den uppfattningen, att det inom stationsort skulle vara tillåtet att kringföra bil för att söka beställningar, vilket emellertid står i strid mot de i åtskilliga städer utfärdade reglementariska bestämmelserna.

Beträffande de av utredningen under mom. 2 föreslagna bestämmelserna anmärker *länsstyrelsen i Västmanlands län*, att beslutanderätten bör tilläggas den länsstyrelse, där den tillfälliga stationsorten önskas etablerad; den andra länsstyrelsens medverkan torde kunna inskränkas till att avse ett uttalande, om ansökningen med hänsyn till förhållandena i dess län bör bifallas eller icke.

*Länsstyrelsen i Jönköpings län* anser att mellan orden »under viss tid» och »använda» orden »eller vid visst tillfälle» lämpligen kunna inskjutas.

**Departementschefen.**

Vad utredningen under mom. 1 av förevarande paragraf föreslagit har från min sida icke givit anledning till erinran.

I mom. 2 har, i anslutning till vad av länsstyrelsen i Jönköpings län föreslagits, vidtagits en mindre jämkning.

**Beställningstrafik för godsbefordran.****22 §.**

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 225—235.)

I 25 § 3—5 mom. i 1930 års *motorfordonsförordning* regleras närmare frågan om de rättigheter, som trafiktillståndet normalt medför en för utövare av stads- eller länstrafik för godsbefordran. Dessa stadganden ha erhållit sin nuvarande lydelse genom förordningar den 17 juni 1932 och den 14 juni 1933.

På grund av dessa bestämmelser äger innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik för godsbefordran att i anledning av beställning, som emot-

tagits å ort inom trafikområdet, utföra körning även till ort utom detsamma. Gods får emellertid ej hämtas utom trafikområdet annat än för transport till detta område och får under samma körning hämtas endast å en ort utom trafikområdet. Har körning avslutats å ort utom trafikområdet, får bilen tagas i bruk för körning av gods endast från denna ort direkt tillbaka till trafikområdet. Sedan körning avslutats utom stationsorten, skall bilen, såvitt densamma ej tages i anspråk med stöd av de ovan nämnda reglerna, utan onödigt dröjsmål föras tillbaka till stationsorten.

I enlighet med ett för 1939 års urtima riksdag framlagt förslag (prop. nr 28), över vilket riksdagens yttrande inhämtades (riksdagens skrivelse nr 28), har Kungl. Maj:t genom en den 31 oktober 1939 utfärdad förordning (nr 768) föreskrivit, bland annat, att 25 § 3 mom. i vad avser förbud att vid godstrafik avhämta gods utom trafikområdet annat än för befordran till ort inom detsamma och att vid sådan körning avhämta gods å mera än en utom trafikområdet belägen ort samt 5 mom. i samma paragraf i vad avser förbud att vid godstrafik taga automobil i bruk för körning från annan ort utom trafikområdet än den där körningen avslutats tills vidare icke skall äga tillämpning.

Genom denna ändring hava sålunda de för godstrafiken gällande bestämmelserna uppmjukats på sådant sätt, att dylik trafik må bedrivas i enlighet med de mindre stränga föreskrifter, som redan tidigare gällt beträffande yrkesmässig automobiltrafik för personbefordran.

#### 1936 års trafikutrednings förslag.

1936 års trafikutredning har, såsom tidigare framhållits, icke funnit anledning ansluta sig till den tidigare ifrågasatta uppdelningen av beställningstrafiken för godsbefordran i närtrafik och fjärrtrafik. Utredningen anser förhållandena inom den yrkesmässiga automobiltrafiken hava under senare år undergått en ej oväsentlig förändring till det bättre. Utredningen erinrar även om att den under § 24 föreslagit legalisering av trafikutövers sammanslutningar, varigenom enligt utredningens mening otvivelaktigt skapas ökade möjligheter att komma till rätta med osund konkurrens och osunda förhållanden överhuvud taget inom den yrkesmässiga trafiken.

Däremot anser utredningen en uppmjukning av de i 1930 års motorfordonsförordning förekommande bestämmelserna om hämtning och returkörning böra komma till stånd.

Huvudsakligen innebär utredningens förslag i detta avseende, att beställningstrafik för godsbefordran må bedrivas inom lokalområdet samt, under vissa förutsättningar, jämväl mellan lokalområdet och ort utom detsamma eller tvärtom.

Då enligt detta förslag städerna icke längre skola vara särskilda trafikområden, anser utredningen det vara nödvändigt att lämna vissa föreskrifter till förebyggande av en osund konkurrens inom städer samt, om länsstyrelsen därom förordnar, även inom andra samhällen eller områden med mera sammanträngd befolkning.

I övrigt föreslår utredningen, att för godstrafikens del skola meddelas samma föreskrifter som i fråga om persontrafiken beträffande åtgärder för tillgodoseende av tillfälligt trafikbehov.

1936 års trafikutredning behandlar i detta sammanhang även frågan om rätt till sammankoppling av olika biltransporter samt erinrar i detta avseende, att det enligt utredningens mening givetvis icke får vara tillåtet för två utövare av beställningstrafik att kringgå de av utredningen föreslagna bestämmelserna rörande lokalområden samt trafikutövares rättigheter på det sätt, att var och en av dem — formellt oantastligt — utför delar av en körning, som ingen av dem kunnat i dess helhet ombesörja. Däremot bör enligt trafikutredningens mening hinder icke möta att anknyta en transport i beställningstrafik till en transport i linjetrafik eller till en sådan regelbunden körning, som förmedlas av rörelse, varom förmåles i § 33 utredningens förslag (transportförmedling). Utredningen anför exempel för åskådliggörandet av huru enligt utredningens förslag transporter i beställningstrafik i enlighet härmed kunna kombineras. Utredningen finner det emellertid varken behövt eller lämpligt att i förordningen inskriva några rättsregler i detta avseende utan erinrar, att det i sista hand givetvis ankommer på rättstillämpningen att med ledning av lagstiftningens lydelse och syfte skipa rättvisa i det särskilda fallet.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag § 22 mom. 1.

Med anledning av den i mom. 1 föreslagna bestämmelsen, att gods icke må avhämtas utom lokalområdet annat än för befordran till ort inom det samma, framhåller *aktiebolaget Svenska godsbilcentraler*, att denna formulering skulle utan ett närmare studium kunna medföra olika tolkningar av transporträtten med bil. Sålunda skulle kanske i många fall lagligheten av sådana genomgående transporter, som nu i stor utsträckning äga rum dels med bil i kombination med järnväg resp. sjöfart och vice versa och dels mellan olika biltransportföretag kunna ifrågasättas. Då dylika genomgående transporter äro ofrånkomliga i modernt transportväsende och icke av trafikanterna kunna undvaras, bör lagtexten så utformas, att icke någon som helst tvekan om rätten härtill kan uppstå. Därför föreslås, att i paragrafen intages en bestämmelse, att gods, som med beställningstrafik hämtas utom lokalområdet, må vidarebefordras till ort utom lokalområdet med annat kommunikationsmedel eller med bil i sådan regelbunden körning, som förmedlas av i § 33 omfördäld rörelse.

*Svenska järnvägsföreningen* anför i anledning av vad trafikutredningen ovan framhållit huvudsakligen följande. Om föreningens krav, att järnvägarnas egen biltrafik i anslutning till eller från resp. parallellt med järnvägstransporterna (se ovan sid. 41 ff.) skall undantagas från bestämmelserna om yrkesmässig trafik, vinner Kungl. Maj:ts beaktande, har föreningen ingen erinran mot de principer, efter vilka trafikutredningen tänkt sig, att sammankoppling av biltransporter må anses tillåten. Skulle däremot järn-

vägarnas berättigade krav på frigörelse från lastbilstrafikens övertag i konkurrensen eftersättas, genom att trafikutredningens förslag i fråga om begreppet yrkesmässig trafik antages, måste föreningen yrka, att varje sammankoppling av lastbilstransporter förbjödes, detta som en konsekvent om ock icke tillräcklig motvikt mot järnvägarnas beroende av bilarnas taxesättning i järnvägarnas dörr-till-dörr-trafik.

Trafikutredningen har icke givit anvisning om i vad mån sammankoppling av linjetransporter skall tillämpas. Föreningen förutsätter emellertid, att dylik sammankoppling icke kan medgivas, då detta skulle förrycka beställningstrafikens uppgifter samt i förekommande fall avhända trafiken från den direktlinje, som transportererna rätteligen tillkomma. Föreningen understryker slutligen vikten av att i lagtexten meddelas tydliga föreskrifter i förevarande spörsmål. Angiver icke författningen tydligt, huru lagskrivaren menat, uppstår respektlöshet mot lagens efterlevnad, vilket måste bliva till skada samt motverka den ordning, trafikutredningens förslag syftar till.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag § 22 mom. 2.

Beträffande innehållet av utredningens förslag § 22 mom. 2 framhålls i de avgivna yttrandena huvudsakligen följande.

*Svenska järnvägsföreningen:* Då trafikutredningen avskaffat begreppet stadstrafik, har därigenom konkurrensen mellan trafikutövare i städer och på landsbygden i icke ringa grad utvidgats och detta såväl i lokal trafik inom lokalområdet som i beställningstrafik från och till detsamma. Visserligen kan länsstyrelsen förbjuda landsbygdsåkare att verkställa lokala körningar inom stad och liknande samhällen, men körning mellan stad och ort utanför lokalområdet liksom körningar mellan städer inom lokalområdet frigivas helt för landsbygdsåkarna. Stadstrafikbegreppet bör bibehållas för att därmed åvägabringa en lämplig uppdelning av transportererna. Något principiellt hinder för en sådan ordning i samband med trafikutredningens förslag om lokalområden föreligger icke.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser den i första stycket föreslagna bestämmelsen, enligt vilken för godstransport uteslutande inom viss stad icke må användas automobil med stationsort utom staden, där ej länsstyrelse sådant medgivit, icke täcka syftet med densamma. Den föreslagna lydelsen skulle nämligen tillåta, att man med en utom stad stationerad bil transporterade gods inom staden, om blott någon tur kördes utom densamma.

Även *länsstyrelsen i Kronobergs län* anser stadgandet böra erhålla en tydligare avfattning för att angiva, att det är förbjudet att ens tillfälligtvis med bil med stationsort utom stad verkställa transport av gods mellan platser inom samma stad.

#### Departementschefen.

Vad till en början angår de anmärkningar, som framställts mot innehållet av de av utredningen under § 22 mom. 1 föreslagna bestämmelserna, röra

desamma huvudsakligen vissa frågor rörande rätten att utföra olika med varandra sammanhängande transporter. I sådant avseende har av aktiebolaget Svenska godsbilcentraler gjorts gällande, att den i första stycket förekommande bestämmelsen, enligt vilken gods icke må avhämtas utom lokalområdet annat än för befordran till ort inom detsamma, skulle kunna förhindra utförandet av sådana genomgående transporter, som äga rum exempelvis i kombination med järnväg, sjöfart eller linjetrafikföretag. Å andra sidan har av Svenska järnvägsföreningen uttryckts farhåga för att stadgandet i fråga icke skulle tillräckligt begränsa rätten att utföra sammanhängande transporter utan möjliggöra kombinationer, som skulle äventyra den ordning, trafikutredningen genom sitt förslag i övrigt åsyftat att åstadkomma med avseende å beställningstrafiken för godsbefordran.

I anledning av den först anförda anmärkningen må erinras, att ifrågasatt stadgande allenast utgör del av en förordning, som avser att reglera rätten att ombesörja transporter i yrkesmässig trafik med automobil. Till den del en transport sker med anlitan även av andra trafikmedel, företrädesvis järnvägar och fartyg, regleras denna del av transporten genom andra författningar, huvudsakligen järnvägstrafikstadgan och sjölagen. Då i förevarande bestämmelse föreskrivits, att gods i beställningstrafik icke må avhämtas utom lokalområdet annat än för befordran till ort inom detsamma, synes därför denna föreskrift rimligen icke kunna syfta på annan del av en kombinerad transport än den, som äger rum i dylik beställningstrafik. Något förbud att anknyta en dylik transport till en fortsatt eller förutgående befordran av godset med järnväg, sjöfart eller linjetrafik kan därför enligt min mening icke utläsas ur bestämmelsen i fråga, och har jag på grund härav icke funnit ovan omförmälda av aktiebolaget Svenska godsbilcentraler gjorda anmärkning påkalla någon ändring av trafikutredningens förslag i det syfte, bolaget angivit.

Vad därefter angår av Svenska järnvägsföreningen i anslutning till samma bestämmelse uttalade farhågor för att förslaget i förevarande del skulle kunna giva anledning till en mot författningens syfte stridande sammankoppling av transporter, må till en början erinras, att förfaranden, som uppenbart åsyfta kringgående av gällande bestämmelser, enligt allmänna rättsprinciper icke torde godkännas av de rättstillämpande myndigheterna. I trafikutredningens betänkande anförda rättsfall synas också giva vid handen, att domstolarna redan vid tillämpande av nu gällande bestämmelser icke godkänt sådan sammankoppling av transporter, som uppenbarligen haft ett dylikt syfte. I likhet med trafikutredningen finner jag det därför varken behövt eller lämpligt att i förordningen inskriva några rättsregler i förevarande avseende; åt rättstillämpningen torde i stället böra överlåtas att i särskilda fall skipa rättvisa. Emellertid anser jag mig böra anmärka, att jag för min del icke kan ansluta mig till den av Svenska järnvägsföreningen uttryckta uppfattningen, att sammankoppling av godstransporter i linjetrafik icke skulle vara medgiven. Lika litet som någon begränsning synes kunna ifrågasättas beträffande

passagerares rätt att fortsätta en med ett linjetrafikföretag påbörjad resa med anlitan­de av ett anslutande linjetrafikföretag, lika litet synes hinder böra läggas för utförande av godstransporter med anlitan­de av två eller flera till varandra anslutande linjetrafikföretag. Då en på dylikt sätt kombinerad transport skall ske med tillämpning av för varje linjetrafikföretag fastställd taxa och övriga för nämnda trafik gällande bestämmelser, synes intet of­fentligt intresse kunna kränkas genom en dylik kombination av trans­porter. Ej heller finner jag ur denna synpunkt någon anledning till erin­ran mot en kombination av beställningstrafik och linjetrafik, och detta även om kombinationen sker genom sådant företag för transportförmedling, som omförmäles i § 33.

Enligt vad i § 12 förutsatts, skall trafiktillstånd, därest förhållandena därtill föranleda, begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. En dylik begränsning torde huvudsakligen bli­va aktuell i fråga om tillstånd till beställningstrafik för godsbe­fordran. Har i trafiktillståndet en dylik begränsning skett, till exempel därigenom att tillståndet inskränkts till att avse allenast utförande av transporter vid visst företag — vägbygge eller dylikt — eller för visst ändamål — t. ex. för timmerkörning eller bet­transporter inom ett visst område — böra givetvis de vidsträckta befogen­heter, som enligt förevarande paragraf tillkomma trafikutövaren och som i princip medgiva utsträckning av transporter över hela riket, icke gälla. Till de av utredningen under mom. 1 föreslagna bestämmelserna, synes där­för böra fogas det förbehåll, att dessa skola gälla allenast, där ej med tra­fik­ tillstånd förenade villkor och bestämmelser annat föranleda.

Vad angår de mot innehållet av § 22 mom. 2 framställda erinringarna, har jag icke funnit den av Svenska järnvägsföreningen gjorda framställningen om återinförande av begreppet stadstrafik böra föranleda ändring i utred­ningens förslag. Erforderligt skydd för trafikutövare med stationsort i stad synes kunna beredas genom den under punkt 1 av förevarande moment fö­reslagna bestämmelsen, enligt vilken för godstransport uteslutande inom viss stad icke må användas automobil med stationsort utom staden, där ej länsstyrelse sådant medgivit. De farhågor, järnvägsföreningen i övrigt ut­tryckt angående landsbygdsåkares intrång i körningar till eller från stad, kunna i lika hög grad göras gällande beträffande nuvarande bestämmelser i detta avseende, vilka emellertid ur denna synpunkt icke givit anledning till befogad erinran.

Vad länsstyrelserna i Malmöhus och Kronobergs län an­fört rörande be­hovet av förtydligande av nyss anförda bestämmelse synes mig icke böra föranleda åtgärd, då nämligen uttrycket »uteslutande» uppenbarligen hänfö­rer sig till orden »inom viss stad» och icke, såsom i länsstyrelsernas yttran­den förutsattes, till ordet »användas».

Under mom. 3 har trafikutredningen föreslagit bestämmelse, att vad i § 21 mom. 2 beträffande persontrafik är stadgat (rätt till överflyttning av bil från ett område till ett annat för tillgodoseende av ett tillfälligt trafikbehov)



skall äga motsvarande tillämpning i fråga om beställningstrafik för gods-  
befordran.

Detta stadgande har i och för sig icke givit anledning till erinran från min sida. Emellertid må erinras, hurusom Kungl. Maj:t efter hörande av 1939 års urtima riksdag (riksdagens skrivelse nr 28) genom en förordning den 31 oktober 1939 (nr 768) förordnat, bland annat, att 25 § 3 mom. motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) i vad avser förbud att vid godstrafik avhämta gods utom trafikområdet annat än för befordran till ort inom detsamma och att vid sådan körning avhämta gods å mera än en utom trafikområdet belägen ort samt 5 mom. i samma paragraf i vad avser förbud att vid godstrafik taga automobil i bruk för körning från annan ort utom trafikområdet än den där körningen avslutats, tills vidare icke skola tillämpas. Med hänsyn till nu rådande förhållanden anser jag, att, därest vid tidpunkten för ikraftträdandet av denna förordning, vilket förut-  
sattes bliva den 1 juli 1941, skäl alltjämt föreligger för medgivande av hämt-  
ningsrätt m. m. i den vidsträckt omfattning, nu provisoriskt gällande be-  
stämmelser innebära, frågan om meddelande av nya provisoriska bestämmel-  
ser i dylikt syfte bör upptagas till prövning.

### Transportplikt.

#### 23 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 236—239.)

Enligt 25 § 2 mom. i 1930 års motorfordonsförordning är innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik, såvida icke naturhinder föreligger eller eljest giltigt skäl för vägran är för handen, skyldig att på anfordran utföra körning inom det område, trafiktillståndet avser (trafikområde). Den myndighet, som meddelat tillståndet, äger emellertid, där så av särskilda omständigheter påkallas, helt eller delvis medgiva befrielse från denna skyldighet.

Intill år 1934 omfattade körskyldigheten allenast personbefordran, men utsträcktes därefter till att omfatta även godstrafiken.

#### 1936 års trafikutrednings förslag.

1936 års trafikutredning har utformat föreskrifterna om transportplikt i nära anslutning till vad i sådant hänseende föreslagits i 1936 års proposition, dock med vissa jämkningar.

Enligt propositionen skulle transportplikt föreligga under förutsättning bland annat att i beställningstrafik för godsbefordran avgift erlades av en eller flera beställare för hel automobillast. Trafikutredningen, som ansett ett dylikt stadgande ej kunna undvaras, har emellertid föreslagit sådan upp-  
mjukning av detsamma, att den tillståndsgivande myndigheten skall, då så med hänsyn till trafikens omfattning eller eljest lämpligen kan ske, äga möj-  
lighet att något skärpa transportplikten i förevarande fall.

Trafikutredningen har icke ansett sig kunna, såsom från visst håll ifrågasatts, förorda något direkt stadgande om jämkning av transportplikten med hänsyn till förekommande blockadsituationer. Utredningen har emellertid med hänsyn till bland annat ifrågavarande fall ansett det vara lämpligt att behålla det för närvarande gällande allmänna stadgandet, att transportplikt ej skall föreligga, då giltigt skäl för vägran är för handen. I tvivelaktiga fall bör enligt utredningens mening trafikutövaren hänvända sig till den tillståndsgivande myndigheten, vilken bör, då förhållandena därtill föranleda, kunna medgiva befrielse från befordringsplikten, därest sådan anses föreligga. För att ytterligare underlätta en sådan anordning har utredningen föreslagit, att tillståndsmyndigheten skall äga rätt att närmare bestämma transportplikten och befria helt eller delvis från densamma ej endast vid meddelandet av trafiktillstånd, vilket föreslagits i 1936 års proposition, utan även när anledning därtill eljest förekommer.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

*Trafikintendenten i Stockholm* anser, att, transportplikt av i paragrafen föreskriven omfattning bör åläggas jämväl tjänstgörande förare av automobil.

*Sveriges trafikbilägares riksorganisation* yrkar, att bland omständigheter, som enligt punkt c) böra medföra befrielse från transportplikt, bör inrymmas även arbetskonflikt, som tillståndshavaren ej föranlett eller förmått avvärja.

*Svenska transportarbetareförbundet* hemställer om beaktande av sin i betänkandet (sid. 238) omförmälda framställning, enligt vilken innehavare av trafiktillstånd bör medgivas rätt att neka körning, då de ekonomiska konsekvenserna för honom skulle bli sådana, att han därav skulle lida uppenbar skada.

Den under d) föreslagna bestämmelsen, enligt vilken i beställningstrafik för godsbefordran transportskyldighet skulle föreligga endast om avgift av en eller flera beställare erlägges för hel billast, såvitt ej den tillståndsgivande myndigheten annat föreskrivit, anser *länsstyrelsen i Västernorrlands län* vara alltför betungande för allmänheten. Det intresse, som stadgandet avser att skydda, nämligen att trafikföretagen erhålla skälig ersättning även för transporter av små godskvantiteter, synes kunna tillgodoses genom taxebestämmelser.

Den i andra stycket föreslagna bestämmelsen, att tillståndsgivande myndighet skall icke allenast i samband med trafiktillstånd utan även när anledning därtill eljest förekommer, närmare angiva befordringspliktens omfattning, avstyrkes bestämt av *länsstyrelsen i Jönköpings län* under framhållande att en tillståndsgivande myndighet icke bör i speciella rättsfrågor göra uttalanden, som lätt kunna komma i strid med senare påkallade domstolsavgöranden. Samma synpunkt framhålles av *länsstyrelsen i Örebro län*.

**Departementschefen.**

I likhet med trafikintendenten i Stockholm finner jag vissa skäl tala för att den körskyldighet, som enligt förevarande paragraf förutsättes gälla för innehavare av trafiktillstånd, utsträcker till att omfatta även förare av automobil i yrkesmässig trafik. Emellertid kräver ett närmare fastställande av förarens körskyldighet beaktande av åtskilliga omständigheter, därest icke ur olika synpunkter praktiska svårigheter skola uppkomma. Beaktas måste sålunda bland annat, hurusom ett kategoriskt stadgande i nyss angivna syfte skulle kunna medföra, att föraren, under åberopande av körskyldighet, föfogade över fordonet på ett sätt som komme i strid med av tillståndshavaren vidtagna dispositioner. Även i fall av arbetskonflikt mellan löneanställda förare i yrkesmässig trafik, å ena, och innehavare av tillstånd till dylik trafik, å andra sidan, skulle en föreskrift om förarens körskyldighet komma i strid med vedertagen uppfattning om strejkrätt eller andra tillåtna stridsmedel vid arbetskonflikter.

På grund härav och då den praktiska betydelsen av en föreskrift om förarens körskyldighet torde vara jämförelsevis ringa med hänsyn till att föraren, där han icke själv är innehavare av trafiktillstånd, dock på grund av sin arbetsanställning hos tillståndshavaren är skyldig att ställa sig till efter rättelse dennes föreskrifter i fråga om transporterernas utförande, har jag ansett mig icke böra utvidga ifrågasvarande stadgande på det sätt som i öfvermälda yttrande ifrågasatts.

I överensstämmelse med vad av två länsstyrelser anförts finner jag det icke lämpligt, att den tillståndsgivande myndigheten skulle, på sätt utredningens förslag innebär, vara skyldig att när anledning därtill förekommer — och sålunda bland annat på framställning av tvistande part — närmare angiva befordringspliktens omfattning. En sådan skyldighet skulle icke allenast kunna medföra, att nämnda myndighets tolkning av befordringspliktens omfattning komme i strid med domstolarnas avgörande av samma fråga, utan även inveckla myndigheten i frågor, som särskilt i samband med arbetskonflikter eller vid andra tvister om ekonomiska förmåner skulle vara ömtåliga att taga ställning till.

Vad i övrigt i de angivna yttrandena erinrats mot innehållet av ifrågasvarande paragraf har jag icke funnit böra föranleda ändring i utredningens förslag.

**Befrämjande av sammanslutningar mellan vissa trafikutövare.  
Legalisering av beställningskontor.**

24 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 239—245.)

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* upptogs i § 31 stadgandet, att innehavare av tillstånd till beställningstrafik skulle, därest den tillståndsbeviljande myndigheten därom förordnat, vara skyldig att ansluta sig till

viss av nämnda myndighet godkänd förening av utövare av yrkesmässig trafik för upprättande av beställningskontor eller för handhavande av de gemensamma uppgifter, som myndigheten funne eljest böra för trafikens ordnande åläggas en sådan sammanslutning.

Bestämmelsen föreslogs av 1932 års trafikutredning och vann anslutning av så gott som samtliga, vilka yttrat sig rörande densamma. Länsstyrelsen i Örebro län ansåg dock, att paragrafen borde utgå.

1932 års trafikutredning framhöll i sitt betänkande bland annat (sid. 122—124), att en ändamålsenlig organisation av utövare av allmän trafik inom ett visst samhälle eller inom en viss krets av samhällen uppenbarligen kunde tillgodose många viktiga intressen. I första hand underlättades därigenom för trafikutövarna förvaltningen av sådana angelägenheter, som vore för dem gemensamma, såsom t. ex. anordnandet av gemensamt beställningskontor eller av gemensam telefonväxel, anskaffande och tillhandahållande av gemensamt reservmateriel samt avgivande av utlåtande och framställningar i sådana fall, då ett representativt uttryck för deras gemensamma uppfattning erfordrades. Även yrkesutövarnas strävan att uppehålla kårens yrkesstandard genom krav på tillräckliga personliga kvalifikationer hos dess medlemmar och utmönstring av sådana element, som icke i detta avseende fyllde behöriga anspråk, måste genom en dylik organisation befrämjas. Det måste vidare förutsättas, att i samma mån som trafikutövarna övervunne den förutvarande splittringen, en sundare prisbildning och större stabilitet i frakterna skulle kunna åstadkommas. Även ur allmänhetens synpunkt vore en organisation av förevarande slag till övervägande del att betrakta såsom en fördel särskilt därigenom, att beställningar av eller andra uppgörelser om körningar underlättades till följd av att trafikkunden kunde på ett enda eller ett fåtal ställen få alla erforderliga upplysningar och träffa erforderliga överenskommelser i stället för att behöva söka sådana på ett flertal ställen.

I fråga om anslutningens omfattning yttrade 1932 års trafikutredning, att anslutning icke borde åläggas utövare av beställningstrafik i sådana fall, då skäl för undantag från en sådan skyldighet förelåge, såsom t. ex. då beställningstrafik endast utgjorde en underordnad del av ett järnvägs- eller linjeföretags rörelse. Likaledes torde även sådana institutioner såsom exempelvis hyrverk, vilkas rörelse icke vore att jämställa med övriga slag av beställningstrafik, böra undantagas i detta sammanhang. Utredningen påpekade slutligen vikten av att tillse, att föreningar av ifrågavarande slag fyllde den uppgift, som i allmänhetens intresse ålagts dem, och icke obehörigen utnyttjades av trafikutövarna till förfång för det allmännas intressen.

Trafikutredningens förslag tillstyrktes livligt av 1936 års trafiksakkunniga (sid. 16—18). De sakkunniga framhöll sålunda, att dessa centraler komme att — rätt ledda — underlätta bilbeståndets effektiva utnyttjande till gagn både för bilägare och trafikanter och bereda myndigheterna ökad möjlighet att bedöma tillståndsgivningen. Samtidigt vunnes en organisation,

som kunde representativt företräda biltrafiken i förhållande till såväl myndigheterna som alla slag av trafikanter och som efter hand borde kunna auktoritativt hävda biltrafiken såsom självständig faktor vid sidan av och i god samverkan med andra trafikmedel. Därmed skapades också bättre förutsättningar för ökad lojalitet i konkurrensen, skälig ersättning för biltransporterna och skälig lön till personalen. För de tillståndsgivande myndigheterna vore det påtagligen en stor fördel att genom dessa centraler och det där redovisade utnyttjandet av fordonen kunna erhålla en god översikt av bilbeståndets tillräcklighet till ledning för tillståndsgivningen.

#### 1936 års trafikutrednings förslag.

1936 års trafikutredning instämmer i allt väsentligt i vad de båda föregående utredningarna rörande detta spörsmål anfört. De sammanslutningar, varom här är fråga, kunna enligt utredningens mening otvivelaktigt bli av stort värde i olika hänseenden.

Även om det icke torde vara uteslutet att på frivillighetens väg åstadkomma en tämligen allmän anslutning till trafikutövarnas organisationer, anser utredningen en fakultativ tvångsanslutningsklausul lämplig för att stimulera och i sista hand garantera önskvärd anslutning till organisationerna. Enligt utredningens mening bör emellertid denna tvångsanslutningsrätt i allmänhet icke begagnas i andra fall än då det blivit klarlagt, att en tillfredsställande ordning icke kan skapas på frivillighetens väg.

Ifrågavarande stadgande bör enligt utredningens mening formellt avse innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik överhuvud taget och ej endast dem som ha tillstånd till beställningstrafik, vilket senare föreslogs i 1936 års proposition. Stadgandet torde emellertid hava sitt huvudsakliga värde beträffande beställningstrafiken.

Enligt utredningens uppfattning synes det vara lämpligast att anförtro biltrafiknämnden den betydelsefulla uppgiften att godkänna ifrågavarande sammanslutningar samt ange de särskilda angelägenheter, på vilka samarbetet skall vara riktat, samt att förordna om anslutningen.

Enligt trafikutredningens mening bör skyldigheten att ansluta sig icke utsträckas längre än som föranledes av omständigheterna. Anslutning bör därför icke åläggas utöware av trafik i sådana fall, då skäl för undantag föreligger, såsom t. ex. då biltrafik endast utgör en underordnad del av ett järnvägsföretags rörelse. Likaledes torde även sådana institutioner som exempelvis hyrverk, vilkas rörelse icke är att jämställa med övriga slag av biltrafik, böra undantagas i detta sammanhang.

Utredningen framhåller, att anslutningsrätten bör kunna bestämmas till att avse någon av vissa sammanslutningar, därest förhållandena därtill föranleda. Den avfattning, som förevarande paragraf erhållit såväl i 1936 års proposition som i trafikutredningens nu föreliggande förslag, lägger ej hinder i vägen för en sådan rättstillämpning.

Utredningen understryker, att det är nödvändigt, att såväl trafikutövarna

som allmänheten lämnas största möjliga frihet. Allmänheten bör kunna vända sig till viss utövare av godstrafik och under åberopande av befordringsplikten begära transport. Det bör sålunda vara möjligt för den enskilde trafikutövaren att behålla och även upparbeta en självständig kundkrets.

Beställningskontoren böra enligt utredningens mening av biltrafiknämnden åläggas skyldighet att föra statistik över förmedlade eller registrerade transporter, vilket kan bliva av stort värde vid bedömandet av behovet av trafikmedel inom kontorets verksamhetsområde.

1936 års trafikutredning instämmer slutligen i vad 1932 års trafikutredning uttalat om vikten av att tillse, att föreningar av ifrågavarande slag fylla den uppgift, som i allmänhetens intresse ålagts dem, och icke obehörigen utnyttjas av trafikutövarna till förfång för det allmännas intressen. 1936 års trafikutredning framhåller i samband härmed, att om en förening icke på ett tillfredsställande sätt handhar sina av biltrafiknämnden ålagda uppgifter, nämnden givetvis bör taga under övervägande att återkalla godkännandet.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

Trafikutredningens förslag har lämnats utan erinran av flertalet i ärendet hörda myndigheter och institutioner. Åtskilliga avstyrkanden eller invändningar mot detsamma hava emellertid framkommit, på sätt av det följande närmare framgår.

Beträffande principfrågan om skyldighet för innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik att under vissa förutsättningar ansluta sig till sådan förening, som avses i paragrafen, förklara sex i ärendet hörda *handelskammare, länsstyrelserna i Jönköpings, Skaraborgs, Värmlands och Norrbottens län* ävensom *industriförbundet* och *två utövare av fjärrtrafik*, att de avstyrka ett stadgande i dylikt syfte. Till stöd härför anføres bland annat. Ett dylikt stadgande torde vara främmande för vår lagstiftning; tvångsanslutning är olämplig och orättvis samt dessutom obehörlig. Lämpligast torde vara, att det frivilliga sammanslutningsarbete, som fortgått sedan flera år och givit ett gott resultat, får tillsvidare fortsätta utan hotet av en tvångsanslutningsklausul. Trafikutövarna torde även utan organisationstvång och på ett för deras självkänsla i längden mera tillfredsställande sätt vara i stånd att bygga upp ett tillräckligt effektivt organisationsväsen. Tillämpning av stadgandet kan leda till trakasserier av en företagare eller ett företag, som redan tillförne har väl sört för trafikens utövande på bästa sätt. Genom bestämmelsen i fråga kan även en eljest värdefull konkurrens lamslös och monopol tillskapas, som lända trafikanternas intressen till skada. Skulle likväl en bestämmelse av föreslagen innebörd inflyta, bör den i varje fall kompletteras med en föreskrift syftande till medgivande av rätt för varje trafikutövare, som så önskar, att få ansluta sig till en organisation av här ifrågavarande art. Det är nämligen ingalunda otänkbart, att, om en dylik förening får en stark ställning och behärskas av vissa intressen, den kan bli benägen att stänga tillträdet för nya medlemmar. De tillståndsgivande myndigheterna

kunna genom andra befogenheter — genom varning, genom indragning av trafikrättigheter etc. — ingripa mot varje osund företeelse inom den yrkesmässiga trafiken.

*Kommerskollegium* avstyrker ett stadgande av sådan innebörd, att enskild trafikutövare genom tvångsanslutning till viss sammanslutning kan åläggas att tillämpa av denna beslutade taxor. Däremot finner kollegium icke anledning att motsätta sig sådan föreskrift, som gör det möjligt för biltrafiknämnden att i de undantagsfall, där ej saken på frivillighetens väg kan ordnas, ålägga enskild trafikutövare att efter av nämnden godtagbara grunder deltaga i kostnader, vilka enligt sakens natur måste vara gemensamma för flertalet trafikutövare, exempelvis kostnader för gemensamma beställningskontor och godsuppsamlingsstationer.

*Länsstyrelsen i Kronobergs län* anser det likaledes vara tillräckligt, att innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik kunna åläggas att anordna gemensamt beställningskontor. I huvudsak samma ståndpunkt intages av *länsstyrelsen i Västernorrlands län*.

*Motormännens riksförbund* anser ifrågavarande bestämmelse vara av den art, att man kan hysa betänkligheter däremot.

I motsats till ovan anförda yttranden anse ett flertal *organisationer av trafikutövare*, att det föreslagna stadgandet bör utvidgas till att innebära kategorisk skyldighet för tillståndshavare att tillhöra viss förening av utövare av yrkesmässig trafik. Sådan förening bör enligt deras mening stå under tillståndsgivande myndighets tillsyn.

Utöver ovannämnda uttalanden rörande principfrågan hava vissa erinringar mot detaljer av utredningens förslag framkommit.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* anser hithörande frågor vara av den vikt, att de böra avgöras i förordningen, och icke blott överlämnas till administrativ prövning i varje särskilt fall. Härmed sammanhänger, att uttrycket »till viss av nämnden godkänd» torde innebära anslutningsplikt utan valfrihet. Stadgandets ordalydelse står här i motsats till utredningens motiv.

*Länsstyrelsen i Örebro län* anser, liksom åtskilliga organisationer av trafikutövare, att förordnande om skyldighet, varom i paragrafen är fråga, skall kunna meddelas av länsstyrelse likaväl som av biltrafiknämnden.

#### Departementschefen. ¶

Ett åläggande för utövare av yrkesmässig trafik att ansluta sig till viss för ändamålet bildad förening av trafikutövare innebär, sett från den praktiska rättstillämpningens synpunkt, ingen nyhet. Såsom framhållits redan i det av 1932 års trafikutredning avgivna betänkandet, har nämligen sedan flera år tillbaka i droskreglementet för Stockholm förekommit bestämmelse, att droskägare, som erhållit tillstånd till droskrörelse, icke äger utan särskilt tillstånd av överståthållarämbetet utöva verksamheten, förrän han hos ämbetet visat, att han är medlem av en av ämbetet godkänd sammanslutning av droskägare med uppgift att inrätta och vid-

makthålla ett gemensamt telefonväsen samt handhava de övriga angelägenheter, som ämbetet finner böra tillkomma en sådan sammanslutning. Även i ett flertal andra städer liksom inom köpingar och municipalsamhällen hava motsvarande bestämmelser fastställts.

En så vidsträckt tillämpning av en i gällande författningar icke omnämnd befogenhet skulle säkerligen ej hava uppkommit, om icke erfarenheten ådagalagt icke allenast behovet och nyttan av bestämmelser i dylikt syfte, utan även, och måhända i än högre grad, de olägenheter, som bristen på effektiva bestämmelser i detta avseende medför.

Beträffande de fördelar, som äro förenade med en föreskrift i nyss angivna syfte, må hänvisas till vad därom anförts i tidigare avgivna yttranden i ämnet.

Trafikutredningens nu föreliggande förslag, som i sak överensstämmer med tidigare framlagda förslag av såväl 1932 års trafikutredning och 1936 års trafiksakkunniga som förslaget i 1936 års proposition, avser att genom uttrycklig författningsbestämmelse stödja myndigheternas strävanden att, i den mån en tillfredsställande lokal organisation icke kan på frivillighetens väg åstadkommas, med laga verkan förordna om erforderlig åtgärd i detta syfte, i första hand genom åläggande för vederbörande trafikutövare att bilda en förening med uppgift att handhava vissa för trafikutövarna gemensamma angelägenheter.

Principiellt har mot tillägget av en dylik befogenhet åt myndigheterna hävdats, att densamma skulle stå i strid med de rättigheter, trafikutövaren såsom fri yrkesutövare bör äga.

I detta avseende må erinras, att hela lagstiftningen om yrkesmässig trafik vilar på förutsättningen, att dylik trafik icke kan betraktas såsom en individuellt fri näring, utan att icke allenast rätten att överhuvud bedriva dylik trafik utan även sättet för dess bedrivande måste underkastas den reglering, som hänsyn till samhällseliga intressen kräva. En viss inskränkning, på sätt i detta sammanhang ifrågasatts, av trafikutövarens rätt att ställa sig utanför åtgärder, syftande till en ändamålsenlig organisation, framstår därför icke såsom ett från övriga författningsbestämmelser isolerat stadgande utan äger ett naturligt sammanhang med regleringen i övrigt och skiljer sig principiellt icke från övriga åtgärder för detta ändamål. Det må också förtjäna anmärkas, att de principiella invändningarna mot ett stadgande av nu ifrågavarande innebörd icke företrädesvis komma från trafikutövarna och deras sammanslutningar utan, bortsett från vissa myndigheter, av representanter för andra intressegrupper än trafikutövare.

Utöver ovan anförda principiella invändning mot en bestämmelse av ifrågavarande innebörd överhuvud taget har mot den föreslagna bestämmelsens omfattning invänts, att det vore tillräckligt att begränsa densamma till att avse skyldighet för vederbörande trafikutövare att upprätta gemensamt beställningskontor eller delta i vissa för trafikutövarna gemensamma kostnader. Emellertid måste erinras, att, även om en dylik bestämmelse bleve



gällande, skulle syftet med den organisation, man därigenom avsåge att åstadkomma, förfelas, om det stode vederbörande trafikutövare fritt att undandraga sig andra skyldigheter, som efter sakens natur böra gå i tur och ordning eller eljest lika fördelas mellan trafikutövarna, såsom passning vid tåg och båtar, vakthållning nattetid, inställelse vid vissa uppställningsplatser m. m.

Om jag på grund härav ansett mig böra i förordningen upptaga trafikutredningens nu ifrågavarande förslag, så förutsätter jag dock, i likhet med utredningen, att den befogenhet, som genom ifrågavarande bestämmelse tillägges vederbörande myndighet, användes med största urskillning och endast i den mån, det med hänsyn till allmänhetens intresse befinnes påkallat och en ur denna synpunkt tillfredsställande organisation icke kan åstadkommas på frivillighetens väg. Huvudsakligen torde på grund härav bestämmelsen komma att tillämpas i fråga om drosktrafik och viss linjetrafik i städer och jämförliga samhällen, under det att för annan trafik, särskilt på landsbygden, större frihet bör kunna råda. På sätt tidigare framhållits, bör myndighets beslut av nu ifrågavarande slag avse anslutning endast till av myndigheten godkänd och under dess uppsikt stående förening. Innan sådant godkännande meddelas, torde föreningens stadgar böra av myndigheten granskas samt, där så finnes påkallat, utredning ske om arten av föreningens verksamhet. För beslut om godkännande torde bland annat böra förutsättas, att föreningen icke av sina medlemmar kräver större ekonomiska prestanda än som erfordras för organiserandet av trafikutövningen, och den uppsikt, som myndigheten har att ägna föreningens verksamhet, torde böra avse bland annat att kontrollera samma förhållande.

I likhet med trafikutredningen förutsätter jag, att sådana särskilda grupper av trafikutövare, vilkas rörelse icke är att jämställa med övriga i en viss organisation inordnade trafikutövaras, undantagas från skyldighet att tillhöra denna. Med anledning av påpekande i remissyttrandena föreslås ett tillägg, som fastslår, att dylika föreningar skola vara öppna för alla trafikutövare av samma kategori inom området. Erinras må även, att besvärsmätt tillkommer envar, som finner sin rätt kränkt av myndighets beslut vid tillämpningen av förevarande paragraf.

Vad angår detaljer av utredningens förslag, finner jag beslut av den innebörd, varom nu är fråga, böra hellre ankomma på den myndighet, som meddelat trafiktillstånd, än på biltrafiknämnden. I första hand torde beslut av nu ifrågavarande slag komma att meddelas — i den mån så icke redan skett — beträffande drosktrafiken i städerna. Det må erinras, att beträffande dylik trafik polismyndigheten i staden skall hava att meddela trafiktillstånd och i samband därmed erforderliga villkor och bestämmelser liksom också att hava fortlöpande uppsikt över nämnda trafik och vidtaga för detta ändamål erforderliga dispositioner. I dessa på polismyndigheten ankom-

mande åtgärder synes förordnande av det slag, som avses i nu förevarande paragraf, ingå såsom ett naturligt led; och befogenhet att besluta därom synes därför böra ankomma på denna myndighet. Motsvarande synes gälla beträffande sådan beställningstrafik, vartill tillstånd meddelas av länsstyrelse eller av biltrafiknämnden.

I huvudsak samma synpunkter synas göra sig gällande även i fråga om linjetrafik. Flerstädes i städerna men även i många större samhällen hava under senare år för linjetrafikens räkning upprättats gemensamma uppställningsplatser med vänthall för passagerare och uppsamlingsplatser för gods. Ofta nog torde den tillståndsbeviljande myndighetens beslut om trafikstillstånd grundas på den förutsättningen att trafikutövare kommer att låta trafiken ansluta till en dylik gemensam uppställningsplats samt att han genom medlemskap i en för ändamålet bildad förening deltar i de kostnader, som äro förenade med densammas drift. Det synes då vara ur praktisk synpunkt riktigt, att den tillståndsbeviljande myndigheten — vare sig densamma utgöres av länsstyrelse eller biltrafiknämnd — beredes tillfälle att redan i samband med beviljandet av trafikstillstånd meddela de bestämmelser, myndigheten för nu ifrågavarande ändamål finner erforderliga.

I utredningens förslag har i övrigt vidtagits viss redaktionell jämkning, som icke torde behöva närmare motiveras.

### Om automobiler i yrkesmässig trafik.

#### 25 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 246—254.)

#### **1 mom. Godkännande av automobil. Persontrafik med lastautomobil.**

I 27 § 4 mom. i 1930 års *motorfordonsförordning* lämnas föreskrifter om godkännande av automobil för yrkesmässig trafik.

#### **1936 års trafikutrednings förslag.**

Trafikutredningens förslag, som avfattats i huvudsaklig överensstämmelse med 1936 års proposition, innebär i förhållande till gällande rätt huvudsakligen följande avvikelser.

I 27 § 4 mom. i 1930 års förordning föreskrives för närvarande, att, då godkännande av bil för användning i yrkesmässig trafik sökes, skall företes intyg av besiktningsman, att bilen är för trafiken lämplig. Denna bestämmelse har ansetts böra kompletteras med ett stadgande av innehåll, att, om bilen är registrerad i annat län, jämväl vederbörligt utdrag ur automobil-

registret skall företes eller, om bilen icke är registrerad, sådana uppgifter om bilens beskaffenhet meddelas, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret.

Anledningen härtill är, att man ansett sig icke böra bibehålla den nu i 26 § 1 mom. stadgade skyldigheten för sökande av trafiktillstånd att vid ansökan foga vederbörligt utdrag ur automobilregistret eller meddela nyss omförmälda uppgifter. Härav följer, att denna skyldighet i stället bör inträda i samband med att godkännande av bilen sökes. Syftet med medgivandet att lämna uppgifter i stället för att förete utdrag ur automobilregistret är att förhindra, att sökanden skulle vara tvungen att binda sig för inköp av bil, innan det definitivt bestämts, huruvida han skulle få rätt att använda bilen i yrkesmässig trafik.

I 1936 års proposition upptogs i förevarande sammanhang vidare ett stadgande rörande persontrafik med lastbil. Sålunda föreslogs, att rätt att utöver vad enligt § 5 mom. 2 i propositionen vore stadgat använda lastbil för befordran av personer i yrkesmässig trafik finge endast undantagsvis på särskilda skäl medgivas.

1936 års trafikutredning anser, att myndigheternas rätt att lämna sådant medgivande härigenom blivit väl snävt begränsad. I glesare befolkade delar av vårt land med dåliga kommunikationer torde det ej sällan vara lämpligt att tillåta, att en eller flera personer få mot ersättning medfölja lastbil. Med hänsyn härtill förordar trafikutredningen, att dylikt medgivande skall få lämnas, »då särskilda förhållanden därtill föranleda». Med denna avfattning åsyftar utredningen, att medgivandet skall föranledas av ett verkligt behov. Den ifrågasatta rätten anser utredningen icke vara av någon betydelse ur konkurrenssynpunkt, särskilt som personbilar jämlikt § 5 få utan tillstånd användas mot ersättning för transporter av mindre godsmängder.

Trafikutredningen har icke ansett sig böra upptaga något stadgande om skyldighet att underrätta besiktningsman om godkända bilar, då en dylik underrättelse enligt utredningens mening icke längre torde vara av något större praktiskt värde.

#### Över förslaget avgivna yttranden.

Med anledning av den föreslagna bestämmelsen om rätt att använda lastbil för personbefordran framhålla åtskilliga *organisationer av trafikutövare*, att denna bestämmelse torde kunna utgå, enär det numera finnes så gott om trafikbilar för personbefordran och omnibusar, att lastbilar icke behöva tagas i anspråk för yrkesmässig befordran av personer. För varje fall bör, framhållas av en omnibusägareförening, endast sådana lastbilar, som äro byggda speciellt för ändamålet eller som hava fullt betryggande anordningar för passagerarnas säkerhet, få användas för personbefordran.

*Kungl. automobilklubben*: Det är en känd sak, att de anordningar, som vederbörande vidtaga för att erhålla tillstånd till personbefordran, i regel

äro synnerligen primitiva och därför lämna mycket övrigt att önska ur trafiksäkerhetssynpunkt. Skall följaktligen denna trafik medgivnas, torde det vara ett önskemål, att länsstyrelserna eller eventuellt biltrafiknämnden utfärda vissa normalbestämmelser, som skola gälla för densamma.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län framhåller att bestämmelsen, att bil ej må nyttjas i yrkesmässig trafik, förrän den blivit därför godkänd, vid utbyte av bil medför avbrott i vederbörandes möjlighet att utnyttja sitt trafik-tillstånd med därav förorsakad ekonomisk förlust för tillståndshavaren. Bestämmelser synas erforderliga för att under sagda tid bereda möjlighet för ett provisoriskt godkännande av den nya bilen i trafiken, sedan densamma blivit av besiktningsmannen befunden för trafiken lämplig.

I övrigt avse de avgivna yttrandena huvudsakligen detaljspörsmål, för vilka närmare redogörelse i detta sammanhang icke torde vara påkallad.

#### Departementschefen.

I likhet med trafikutredningen har jag icke, på sätt ifrågasatts av omfördälda organisationer av trafikutövare, funnit skäl att låta bestämmelse om möjlighet att använda lastbil för personbefordran i yrkesmässig trafik utgå. Likväl har i det av utredningen framlagda förslaget vidtagits en redaktionell jämkning för att något kraftigare än vad förslaget innebär understryka att en anordning av ifrågavarande slag numera bör endast undantagsvis förekomma.

Tidigare vidtagen jämkning i utredningens förslag (§ 4 mom. 2) angående myndighet, å vilken meddelande av trafiktillstånd ankommer, har föranlett motsvarande jämkning i första punkten av förevarande moment.

I övrigt hava i anledning av ovan anförda yttranden vidtagits vissa mindre jämkningar, på vilkas innehåll icke torde vara erforderligt att närmare ingå.

Vad angår det av länsstyrelsen i Kopparbergs län uttalade önskemålet angående bestämmelser för provisoriskt godkännande av ny automobil vid ombyte av fordon, torde de olägenheter, som länsstyrelsen avser att genom en sådan bestämmelse undanröja, kunna i huvudsak avhjälpas genom andra metoder.

Det av automobilklubben framförda förslaget om utfärdande av normalbestämmelser för godkännande av lastautomobil för personbefordran torde böra närmare övervägas på ett senare stadium vid tillämpning av nu ifrågavarande stadgande.

#### 2 mom. Efterbesiktning m. m.

I 27 § 5 mom. i 1930 års motorfordonsförordning i dess gällande lydelse lämnas föreskrift om efterbesiktning. Enligt detta stadgande skall bil, som användes i yrkesmässig trafik för personbefordran, uppvisas för besiktningsman för efterbesiktning sist inom ett år från närmast föregående besiktning. Detta moment har fått sin nuvarande lydelse genom en förord-

ning av den 23 oktober 1936, som innebar bland annat slopandet av periodisk efterbesiktning av lastbilar.

#### 1936 års trafikutrednings förslag.

1936 års trafikutredning har i fråga om efterbesiktningsskyldigheten ansett sig icke böra föreslå någon ändring, då statsmakterna så sent som 1936 togo ställning till detta spörsmål. Trafikutredningen förutsätter emellertid, att i samband med undersökning av trafikolyckornas orsaker, kommer att ägnas uppmärksamhet åt besiktningssfrågorna.

Enligt 11 § 1 mom. i 1936 års motorfordonsförordning äger länsstyrelse, när skäl därtill prövas föreligga, förordna om besiktning av motorfordon samt, om besiktningen därtill föranleder eller fordonet undanhålles besiktning, meddela förbud mot fordonets användande. Det i 27 § 5 mom. i 1930 års förordning förekommande och även i 1936 års proposition föreslagna stadgandet, att dessa befogenheter även skulle tillkomma myndighet, som meddelat trafikillstånd, har ej upptagits i trafikutredningens förslag, enär enligt detsamma polismyndigheterna skulle avskaffas som tillståndsgivande organ och för biltrafiknämnden en dylik befogenhet ansetts icke vara av något praktiskt värde.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anser, att fråga om efterbesiktning av lastbilar kommer i ett förändrat läge, om trafikutredningens förslag genomföres. Sålunda bidraga de skärpta arbetstidsbestämmelserna att framskapa ett tillstånd, där flera chaufförer skola dela ansvaret för en lastbils skötsel, samtidigt som deras medgivna arbetstid förutsättes i största möjliga utsträckning bliva utnyttjad för transporter. De föreslagna transportförmedlingscentralerna torde komma att medföra, att ett långt större antal lastbilar än hittills komma att användas på långa transporter, för vilka särskild pålitlighet hos transportmaterialen erfordras. Dessa och flera andra skäl tala för att frågan om återinförandet av efterbesiktning av lastbilar i yrkesmässig trafik bör upptagas till prövning i samband med beslut om genomförandet av trafikutredningens föreliggande förslag.

Även *Svenska järnvägsföreningen* anser, att årlig efterbesiktning jämväl av lastbilar bör återinföras.

Å andra sidan framhålles av en *trafikbilägareförening*, att efterbesiktningsskyldigheten bör slopas jämväl beträffande personbilar, enär den endast åsamkar trafikbilägarna besvär och kostnader och icke bidrager till trafiksikkerhetens främjande.

#### Departementschefen.

I likhet med trafikutredningen finner jag frågan om en revision av gällande bestämmelser beträffande efterbesiktningsskyldighet, till vilken stats-

makterna så sent som år 1936 tagit ställning, icke i detta sammanhang böra bliva föremål för ny prövning.

Med hänsyn till den jämkning i trafikutredningens förslag, som företagits beträffande befogenheten att meddela beslut om trafiktillstånd (§ 4 mom. 2) har till utredningens förslag fogats det i 27 § 5 mom. i 1930 års förordning förekommande och även i 1936 års proposition föreslagna stadgandet, att vissa länsstyrelser för nu ifrågavarande ändamål tillkommande befogenheter skola beträffande automobil, som användes i yrkesmässig trafik, tillkomma jämväl annan myndighet, som meddelat trafiktillstånd.

### **3 mom. Underrättelse till besiktningsman.**

Med hänsyn till vad i samband med § 15 anförts angående lämpligheten att delgiva besiktningsman beslut om godkännande m. m. av sådan automobil, som användes i yrkesmässig trafik för personbefordran, har utredningens förslag kompletterats med bestämmelse i detta syfte.

### **4 mom. Förbandslåda.**

Enligt 27 § 6 mom. andra stycket i 1930 års *motorfordonsförordning* äger länsstyrelse, där så finnes påkallat, föreskriva, att personomnibus, vilken brukas i linjetrafik, skall vara försedd med förbandslåda av modell, som fastställts av medicinalstyrelsen.

Enligt *trafikutredningens* mening bör länsstyrelse, där så finnes påkallat, kunna föreskriva, att omnibus, som användes i linjetrafik eller beställningstrafik, skall vara försedd med förbandslåda. Föreskrift bör enligt trafikutredningens mening lämnas allenast då medförandet av förbandslåda kan anses fylla ett verkligt behov. I tätare befolkade delar av landet torde en dylik föreskrift mera sällan vara motiverad.

### **Departementschefen.**

Förevarande förslag, mot vilket i avgivna *yttranden* invändningar icke framkommit, har ej heller från min sida givit anledning till erinran.

### **5 mom. Taxameter och annan kontrollapparat.**

I 1930 års *motorfordonsförordning* saknas stadgande om skyldighet att använda taxameter eller väglängdmätare.

I Kungl. Maj:ts *circulär den 26 februari 1931* angående normaltaxa för länstrafik med vanlig personautomobil förekommer emellertid föreskrift, att å varje personbil, som användes i länstrafik, skall finnas anbragt väl synlig väglängdmätare eller taxameter av modell, som godkänts av länssty-

relsen. I taxebestämmelserna ha avgifterna beräknats under förutsättning, att antingen väglängdmätare eller taxameter använts.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* upptogs på förslag av 1932 års trafikutredning ett stadgande om kontrollapparat å bilar i beställningstrafik. Enligt § 32 mom. 5 skulle bil för personbefordran med stationsort i stad vara försedd med av tillståndsmyndigheten godkänd, väl synlig taxameter, såvida ej myndigheten annorlunda föreskrivit. På personbil, som eljest användes i beställningstrafik, skulle, i den mån ej tillståndsmyndigheten därifrån medgivit undantag, finnas anbragt väl synlig taxameter eller väglängdmätare båda av modell som godkänts av myndigheten. Vad sålunda stadgats skulle dock icke tillämpas på omnibus i beställningstrafik, såvitt ej vederbörande myndighet annorlunda förordnat.

#### 1936 års trafikutrednings förslag.

Enligt trafikutredningens mening bör bil i beställningstrafik för personbefordran, vare sig stationsorten är förlagd till stad eller till annan plats, vara försedd med av tillståndsmyndigheten godkänd, väl synlig taxameter. Den tillståndsgivande myndigheten har emellertid erhållit rätt att på grund av särskilda skäl medgiva undantag från denna regel och i stället förordna, att bil skall föra väglängdmätare, eller ock helt befrias från skyldighet att föra kontrollapparat. I överensstämmelse med 1936 års proposition har undantag från dessa bestämmelser gjorts i fråga om omnibus i beställningstrafik.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

Av åtskilliga trafikbilägareföreningar framhålles, att taxameterplikt bör åläggas alla persontrafikbilar utan undantag.

*Kungl. automobilklubben* föreslår, att uttrycket »väl synlig» utbytes mot »lätt avläsbar».

#### Departementschefen.

I utredningens förslag har vidtagits allenast en redaktionell jämkning i enlighet med automobilklubbens hemställan.

### Särskild beteckning å automobil i yrkesmässig trafik.

#### 26 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 254—259.)

Enligt § 27 mom. 6 i *1930 års motorfordonsförordning* äger länsstyrelse föreskriva, att å automobil, som inom landet användes i yrkesmässig trafik, skall å utifrån väl synlig plats finnas anbragt en särskild skylt, upptagande ordet »Trafikbil».

I 1936 års trafikutrednings betänkande föreslås under § 26 bestämmelse, att angående särskild beteckning å automobil, som användes i yrkesmässig trafik ävensom angående tillhandahållande och återkallande av eller kontroll över för ändamålet använda beteckningsmärken meddelas närmare bestämmelser av Konungen eller den myndighet, Konungen förordnar.

Detta stadgande, som är avsett att ligga till grund för i administrativ ordning meddelade bestämmelser rörande erforderliga igenkänningsmärken å vissa automobiler i yrkesmässig trafik ävensom för »trafiknummer», på sätt närmare framgår av utredningens betänkande, och mot vilket i avgivna yttranden anmärkning icke framställts, har ej heller från min sida givit anledning till erinran.

### Om förare av automobil i yrkesmässig trafik.

#### Trafikkorts utfärdande, registrering och återkallelse m. m.

##### 27 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 259—274.)

Gällande bestämmelser om förare i yrkesmässig trafik återfinnas huvudsakligen i § 29 i 1930 års motorfordonsförordning. För rätt att tjänstgöra som förare i sådan trafik kräves trafikkort, vilket emellertid ej berättigar till förande av omnibus, såvitt ej å trafikkortet uttryckligt medgivande härtill lämnats. Trafikkort må ej utfärdas för annan än den, som innehar gällande körkort för automobil och uppnått 21 års ålder samt i övrigt efter prövning av besiktningsman finnes lämplig såsom förare i yrkesmässig trafik. Ansökan om trafikkort skall insändas till den länsstyrelse, som utfärdat körkort för sökanden. Vid ansökningen skola fogas de handlingar, som sökanden vill åberopa för att styrka sin kompetens och lämplighet. Myndighet, som meddelat tillstånd till yrkesmässig trafik, äger, när anledning därtill förekommer, återkalla trafikkort för förare, som tjänstgör i trafiken. Beslutet om återkallelse går i omedelbar verkställighet. Har sådan återkallelse skett, åligger det föraren att efter anmaning överlämna trafikkortet till myndigheten. Sker återkallelse av trafikkort av annan myndighet än den, som utfärdat detsamma, skall meddelande om återkallelsen med upplysning om skälen därför lämnas sistnämnda myndighet. Innehavare av trafik tillstånd är skyldig att till myndighet, som meddelat tillståndet, göra anmälan om varje förare, som tjänstgör i trafiken. Anmälan skall ske inom fyra dagar efter det tjänstgöringen tagit sin början. Sådan anmälnings skyldighet skall även fullgöras efter det tjänstgöringen upphört.

Föreskrifter om utfärdande och återkallelse av körkort återfinnas i 18



—21 §§ i 1936 års motorfordonsförordning. Minimialdern är för förande av automobil 18 år och av motorcykel 16 år.

#### Trafikutredningens förslag.

I fråga om villkoren för erhållande av trafik kort föreslås av trafik utredningen inga ändringar i gällande bestämmelser. Däremot har utredningen i sitt förslag icke upptagit den nu gällande bestämmelsen, att trafik utövare skall vara skyldig att till tillståndsgivande myndighet inom viss tid göra anmälan om varje förare, som tjänstgör i trafiken. Utredningen anser en sådan föreskrift hava mycket liten betydelse ur kontrollsynpunkt, enär anmälan givetvis icke sker beträffande andra förare än sådana, som hava trafik kort.

I fråga om återkallelse av trafik kort innebär utredningens förslag den ändring av gällande bestämmelser, att beslut om återkallelse må meddelas allenast av den myndighet, som utfärdat trafik kortet.

Därjämte har — i överensstämmelse med vad som redan gäller i fråga om körkort — upptagits ett stadgande, att varning skulle få meddelas i stället för återkallelse, om det kan antagas, att förare skall låta rätta sig utan återkallelse. Vidare föreslås, att beslut om återkallelse av trafik kort eller varning skall genom vederbörande länsstyrelses försorg delgivas den, som avses med beslutet. Beslut om återkallelse skall därjämte tillkännagivas i tidning i orten och kungöras rikets polismyndigheter.

Beträffande verkställigheten av beslut om återkallelse har utredningen under § 44 upptagit bestämmelse, att dylikt beslut skall, där ej länsstyrelsen annorlunda förordnat, gå i omedelbar verkställighet. Länsstyrelsen skulle sålunda äga bestämma exempelvis, att beslutet icke skulle verkställas förrän det vunnit laga kraft.

Av trafik utredningen diskuteras i detta sammanhang (sid. 261—267), huruvida såsom förutsättning för erhållande av körkort eller trafik kort bör krävas normalt färgsinne hos bilförare. Utredningen har emellertid icke ansett sig böra framlägga något förslag i ämnet, då nämligen utredningen förutsätter, att hithörande frågor ägnas uppmärksamhet i samband med pågående utredning rörande trafiksäkerheten.

#### Yttranden över trafik utredningens förslag.

Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt åtskilliga länsstyrelser ifrågasattes, huruvida icke mera preciserade bestämmelser än vad nu är fallet böra meddelas beträffande rätten att erhålla trafik kort. I sådant avseende diskuteras bland annat, huruvida icke föreskrift borde meddelas, att trafik kort icke finge utfärdas, förrän föraren under viss minimitid innehaft körkort eller kört fordon av viss beskaffenhet.

Av en länsstyrelse föreslås, att länsstyrelserna böra tillerkännas befogenhet att från sökanden infordra jämväl läkarintyg och nykterhetsintyg. Personer, som anmäla sig till undergående av läkarundersökning för erhållande

av trafik kort för omnibus, böra enligt samma länsstyrelses mening underkastas vissa psykologiska prov i huvudsaklig överensstämmelse med de regler, som gälla vid läkarundersökningar av järnvägspersonal i linjetjänst. Erforderliga bestämmelser böra emellertid, framhållas av ett par länsstyrelser, icke meddelas i förordningen utan, i likhet med vad fallet är beträffande gällande bestämmelser om läkarintyg för erhållande av körkort, utfärdas i särskild kungörelse.

*Järnvägsföreningen* framhåller, att villkor om normalt färgsinne hör samman med trafik kortets legalisering, och att bestämmelse i detta syfte icke bör få åsidosättas eller uppskjutas. Liksom vid järnvägarna bör färgsinnet hos förare periodiskt undersökas.

Beträffande de av utredningen under mom. 5 föreslagna bestämmelserna om återkallelse av trafik kort ifrågasätta *länsstyrelserna i Jönköpings och Örebro län* ävensom *överståthållarämbetet*, huruvida stadgandet, att beslut om återkallelse skall tillkännagivas i tidning i orten, verkligen kommer att tjäna något praktiskt syfte. I samband därmed erinras, att en liknande bestämmelse i fråga om återkallelse av körkort uteslöts i 1936 års motorfordonsförordning. Å andra sidan framhåller *länsstyrelsen i Malmöhus län*, att det icke är osannolikt, att det slojade kungörandet av beslut om återkallelse av körkort är en av anledningarna till att hänsynslösheten vid framförande av motorfordon tilltagit.

#### Departementschefen.

I likhet med ett flertal i ärendet hörda myndigheter finner jag lämpligt, att frågan om ett närmare reglerande av villkoren för erhållande av trafik kort snarast upptages till prövning i syfte att förebygga en alltför stor skiljaktighet i praxis hos olika länsstyrelser. Bestämmelser i detta syfte torde emellertid, såsom även av vissa länsstyrelser framhållits, snarare böra meddelas genom en följdförfattning till nu ifrågavarande förordning än i detta sammanhang.

Den i trafikutredningens betänkande berörda frågan om normalt färgsinne såsom villkor för erhållande av körkort eller trafik kort finner jag i enlighet härmed ej heller böra i detta sammanhang bli föremål för närmare prövning.

I likhet med vissa ovan omförmälda myndigheter anser jag det föreslagna kungörandet i tidning i orten av beslut om indragning av körkort numera icke tillgodose något praktiskt syfte av betydelse. Den av utredningen föreslagna bestämmelsen i detta syfte har därför fått utgå.

I utredningens förslag har jag i övrigt icke funnit skäl till annan ändring, än att en av utredningen under mom. 4 föreslagen bestämmelse, att hos länsstyrelse skall antecknas bland annat dag för trafik kortets »utlämnande» ändrats till »utfärdande» i överensstämmelse med vad numera enligt motorfordonsförordningen (§ 20 mom. 3) gäller i fråga om körkort.

### Ifrågasatta åtgärder för begränsning av tillströmningen till droskföraryrket.

I samband med de under förevarande paragraf föreslagna bestämmelserna har trafikutredningen behandlat en av *överståthållarämbetet* väckt fråga, huruvida vid utfärdande av ny motorfordonsförordning bestämmelser kunna meddelas i syfte att vid godkännande av automobilförare i viss yrkesmässig trafik hänsyn må tagas jämväl till behovet av ytterligare arbetskraft inom yrkesgruppen.

Utredningen har för sin del icke funnit tillräckliga skäl tala för den av *överståthållarämbetet* ifrågasatta åtgärden, mot vilken starka betänkligheter av principiell art framförts från flera håll. I samband härmed framhåller utredningen, att hinder icke torde möta att utfärda droskreglementen av sådant innehåll, att droskförare i allmänhet antagas endast efter framställning av droskägare. Härigenom torde enligt utredningens mening ifrågavarande spørsmål kunna i administrativ ordning få en tillfredsställande lösning.

*Överståthållarämbetet* förklarar sig icke kunna dela trafikutredningens uppfattning i detta avseende. Ämbetet har nämligen undantagslöst meddelat godkännande av droskförare endast efter förslag av droskägare, vilket emellertid icke visat sig utgöra tillräckligt hinder för att förebygga överflöd å droskförare. Emellertid föreligger under nuvarande konjunkturer icke något behov att genom särskilda åtgärder söka begränsa tillströmningen till droskföraryrket.

#### Departementschefen.

Då den av *överståthållarämbetet* ifrågasatta åtgärden synes möta åtskilliga principiella betänkligheter och då tillika för varje fall behovet av åtgärder i detta syfte, enligt vad ämbetet vitsordat, åtminstone icke under nuvarande konjunkturer är aktuellt, har jag icke funnit skäl att föreslå åtgärder i det av ämbetet angivna syftet.

### Förares arbetstid.

#### 28 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 274—286.)

Frågan om arbetstiden, bortsett från semester, för förare i yrkesmässig trafik regleras dels av lagen den 16 maj 1930 om arbetstidens begränsning (allmänna arbetstidslagen), dels av lagen den 29 juni 1912 om arbetarskydd, dels ock av de särskilda arbetstidsbestämmelser, som återfinnas i 27 § 7 mom. i 1930 års motorfordonsförordning i dess gällande lydelse.

1930 års lag om arbetstidens begränsning äger tillämpning å varje rörelse — alltså även å företag för yrkesmässig trafik — såvitt i rörelsen till arbete för arbetsgivares räkning i regel användas flera än fyra arbetare. Från lagens

tillämpning undantages emellertid bland annat arbete, som utföres under sådana förhållanden, att det ej kan anses tillkomma arbetsgivaren att vaka över arbetets anordnande, samt arbete, som till sin natur är så oregelbundet, att det icke kan förläggas till bestämda tider. Såsom arbetare skall vid lagens tillämpning icke räknas bland annat medlem av arbetsgivarens familj samt befattningshavare i överordnad ställning. Huvudregeln i lagen är den, att arbetare icke får användas till arbete under längre tid, raster oräknade, än 8 timmar av dygnet eller 48 timmar i veckan. Arbetstiden kan emellertid under något eller några av veckans dygn få utsträckas till högst 9 timmar, om den nyssnämnda begränsningen av arbetstiden för vecka icke därigenom överskrides. Därest regelbunden skiftindelning förekommer, får emellertid annan arbetstid tillämpas, såvitt ej till följd därav uppkommer längre sammanlagd arbetstid för en tidrymd av högst tre veckor än att den motsvarar 48 timmar i veckan.

Då, bortsett från omnibustrafiken, endast ett relativt litet antal trafikföretag har fler än fyra arbetare, är den allmänna arbetstidslagen i mycket ringa utsträckning tillämplig på företag, som driva yrkesmässig trafik.

1912 års lag om arbetarskydd har avseende å varje rörelse, vari arbetare användes till arbete för arbetsgivares räkning. Undantag gäller dock för vissa fall, bland annat för arbete, som utföres av medlem av arbetsgivarens familj eller som utföres under sådana förhållanden, att det ej kan anses tillkomma arbetsgivaren att vaka över arbetets anordnande. Enligt denna lag bör arbete, då dess natur så medger, avbrytas genom en eller flera lämpligt förlagda raster av tillräcklig varaktighet. Såvitt ej arbetes natur, allmänhetens behov eller annan omständighet skäligen kan anses kräva avvikelse, böra arbetarna beredas erforderlig ledighet för nattvila. För varje period av sju dagar skola arbetarna i regel åtnjuta sammanhängande ledighet av minst 24 timmars varaktighet.

De särskilda arbetstidsbestämmelserna i 27 § 7 mom. i 1930 års motorfordonsförordning hava följande lydelse enligt förordningen den 14 juni 1933.

I yrkesmässig trafik tjänstgörande föräres arbetstid må under tjugufyra på varandra följande timmar icke, där ej särskilt förhållande annat påkallar, överskrida tolv timmar. I arbetstiden skall inräknas all den tid föraren till följd av sin tjänst tillbringar å automobil, som brukas i trafiken, så ock tid, som åtgår för automobilens skötsel eller för på- eller avlastning av gods, vilket med 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 omfördörd 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.

#### Trafikutredningens förslag.

Enligt trafikutredningens förslag (sid. 283—286) skall bruttoarbetstiden för förare av bil i yrkesmässig trafik, vilken för närvarande utgör 12 timmar för 24-timmarsperiod, sänkas till 11 timmar för sådan period. Till förebyggande av de olägenheter, som kunna förväntas uppstå i anledning av den sålunda föreslagna sänkningen, föreslås, att arbetstiden må utsträckas till 13 timmar, då tjänstgöringen ej kan på annat sätt lämpligen ordnas.

Dock må enligt förslaget arbetstiden ej överskrida sammanlagt 22 timmar under en sammanhängande period av 48 timmar. Den genomsnittliga bruttoarbetstiden skulle sålunda bli 11 timmar.

Enligt § 27 mom. 7 i motorfordonsförordningen må ej förare utan uppehåll om minst 30 minuter i följd framföra bil under längre tid än sex timmar, »såvida icke särskilda omständigheter till annat föranleda». Trafikutredningen anser, att ett stadgande i nyss angivna syfte icke kan med hänsyn till trafiksäkerheten undvaras, eftersom enligt en tämligen allmän uppfattning de längre sträckkörningarna äro ett allvarligt faromoment i trafiken. En sådan bestämmelse bör emellertid enligt utredningens mening icke i detta sammanhang givas större tillämpningsområde än vad hänsynen till trafiksäkerheten kräver.

Beträffande linjetrafiken med omnibus anser utredningen en dylik bestämmelse icke uppbäras av tillräckliga skäl, enär inom denna trafik arbetstidsförhållandena i stort sett torde vara ordnade på ett sätt, som icke ger anledning till anmärkning ur trafiksäkerhetssynpunkt. Förarna hava i allmänhet en ordnad arbetstidsindelning och torde genom avbrott i körningen vid vändpunkter eller annorledes beredas tillfälle till erforderlig avkoppling. Ej heller vid mera lokalt betonade körningar såsom exempelvis i drosktrafiken finner utredningen en dylik förskrift vara av behovet påkallad. Trafikutredningen har därför från bestämmelsens giltighet undantagit linjetrafik med omnibus, körningar för personbefordran uteslutande inom stationsort samt körningar för godsbefordran uteslutande inom lokalområde. Biltrafiknämnden skulle emellertid med hänsyn till förhållandena i de särskilda fallen i erforderlig omfattning kunna föreskriva, att stadgandet skall tillämpas även på dylika körningar.

Genom att på förslaget sätt den lokala trafiken undantages, kommer enligt utredningens mening uppmärksamheten i högre grad än förut att riktas på de längre sträckkörningarna. Utredningen anser, att med hänsyn till dessa körningar — i synnerhet den långväga tyngre godstrafiken — den för närvarande stadgade maximitiden för oavbruten körning av 6 timmar är för lång och föreslår att denna tid nedsättes från 6 till 4 timmar. I tydlighetens intresse föreslås tillika bestämmelse att kortare avbrott än 30 minuter skola räknas som körtid.

För de sannolikt ej talrika fall, då den av trafikutredningen sålunda förordade bestämmelsen skulle giva anledning till synnerliga svårigheter för ett trafikföretag, har utredningen öppnat möjlighet för biltrafiknämnden att medgiva avvikelser från stadgandet. Genom att på dylikt sätt förlägga beslutanderätten till ett centralt organ, har utredningen ansett garantier finnas för att dispensrätten handhaves på ett tillfredsställande sätt.

För garanterande av sammanhängande ledighet för vila och rekreation föreslår trafikutredningen, att förare skall hava minst 9 sammanhängande timmar för vila under varje period av 24 timmar, räknat från början av vilken tjänstgöring som helst. Denna vilotid skulle emellertid två gånger under varje period av sju sammanhängande dygn få minskas till 7 timmar.

Då synnerliga skäl därtill föranleda, skulle biltrafiknämnden äga i erforderlig omfattning föreskriva ytterligare begränsning eller utvidgning av arbetstiden. Biltrafiknämnden skulle sålunda i förevarande hänseende erhålla i viss mån samma funktion som arbetsrådet enligt arbetstidslagen.

Ytterligare föreslår trafikutredningen vissa formella jämkningar av gällande bestämmelser.

Trafikutredningen har slutligen uppmärksammat det fall, att förare av bil i yrkesmässig trafik vid sidan av sin tjänst som förare har annat arbete. Utredningen har emellertid icke ansett sig böra förorda några särskilda bestämmelser rörande dylika »blandade» arbetare. Ej heller har utredningen ansett sig böra närmare ingå på spørsmålet om arbetstiden för förare i icke-yrkesmässig trafik. Enligt utredningens mening bör emellertid denna fråga snarast upptagas till övervägande. Utredningen anser det ur allmänna sociala synpunkter kunna ifrågasättas, huruvida icke med hänsyn till arbetets egenartade natur en undersökning bör verkställas rörande behovet och lämpligheten av en särskild arbetstidslagstiftning för anställda bilförare såsom fallet är exempelvis med lantarbetare och sjöfolk. Vid en dylik undersökning bör enligt utredningens mening uppmärksamhet ägnas frågan om s. k. blandat arbete.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

Vad angår längden av den av trafikutredningen föreslagna bruttoarbetstiden, 11 timmar, framhålla *tre handelskammare*, att de anse denna gräns vara för knappt tilltagen. Härigenom skulle det bliva omöjligt för en lastbilsförare att på en dag köra mellan t. ex. Stockholm och Göteborg. Tiden borde utsträckas till 12 timmar, en körning som vore mycket vanlig.

I huyudsak samma synpunkter framhållas av vissa *organisationer av trafikbilägare* ävensom av ett företag för bedrivande av fjärrtrafik.

Å andra sidan anser en *handelskammare*, att, även om de föreslagna föreskrifterna om förarens arbetstid skärpts, är en väsentligt strängare begränsning påkallad i trafiksäkerhetens intresse.

*Svenska transportarbetarförbundet* anser den föreslagna bruttoarbetstiden böra sättas till 9 timmar och att motsvarande jämkningar böra vidtagas i fråga om rätt att utsträcka arbetstiden m. m.

*Kommerskollegium* har icke något att erinra mot de föreslagna tidsbegränsningarna.

I fråga om den föreslagna begränsningen av oavbruten körtid till 4 timmar framhåller *Kungl. automobilklubben*, att några omständigheter icke hava tillstött, som motivera en dylik begränsning. De framträdande förbättringar, som själva vagnmaterialet undergått de senare åren, tala tvärtom starkt för bibehållande av nu gällande bestämmelse om 6 timmar.

*Motormännens riksförbund* framhåller å andra sidan, att den åsyftade inskränkningen i arbetstiden bör med ungefär samma fog gälla för linjetrafik med omnibus som beträffande trafik i övrigt, särskilt som ur trafiksä-

kerhetssynpunkt större krav böra ställas på detta slags trafik. Eventuell befrielse från tillämpning av föreskriften borde i dylikt fall ankomma på biltrafiknämnden att medgiva.

Av *länsstyrelserna i Uppsala och Jämtlands län* framhålles, att det ifrågasatta undantaget av körningar för godsbefordran uteslutande inom lokalområde icke bör upptagas i författningen, om icke lokalområdena göras mycket små. Om däremot, såsom i motiven förutsatts, ett lokalområde ofta kan komma att omfatta ett helt län, synes biltrafiknämnden böra tillerkännas befogenhet att i förekommande fall medgiva erforderliga undantag.

Tre *handelskammare* anse föreskriften om uppehåll efter 4 timmars körning vara onödigt sträng.

Beträffande den i fjärde stycket föreslagna bestämmelsen om vilotidens längd och fördelning ifrågasätter *generalpoststyrelsen*, om icke densamma är väl restriktiv och i vissa fall, när det gäller personlinjetrafik, kan vålla svårighet att ordna turerna på för allmänheten lämpligt sätt. En *omnibusägareförening* anser den nu gällande mera fria indelningen vara att föredraga.

Av *sjöfartsföreningen* samt *svenska läkarförbundet* understrykes nödvändigheten, att frågan om kontroll rörande arbetstiden ägnas ytterligare överväganden i syfte att få till stånd tillräckligt effektiva bestämmelser.

*Länsstyrelsen i Värmlands län* anser det beklagligt, att utredningen funnit sig ej kunna i arbetstidsbestämmelserna taga hänsyn till det fall, att förare av bil i yrkesmässig trafik vid sidan av sin tjänst som förare har annat arbete. Inom länet, särskilt inom de glesare befolkade delarna, förekomma många fall, då innehavare av länstrafiktillstånd hava länstrafiken som bibräddning och själva äro förare i trafiken.

*Transportarbetarförbundet* anser i paragrafen böra införas ett stadgande av innehåll att arbete av annat slag, som utföres i förvärvssyfte, icke må betraktas som vila.

#### Förslag till internationell reglering av arbets- och vilotider för yrkesförare (jämte biträden) av åkdon, använda för transport på väg.

I detta sammanhang må erinras om ett i proposition nr 19 till innevarande års riksdag närmare omförmålt förslag till internationell reglering av bland annat arbets- och vilotid för yrkesförare (jämte biträden) av åkdon, använda för transport på väg, över vilket förslag Kungl. Maj:t genom nämnda proposition anhållit om riksdagens yttrande.

Nämnda förslag innefattar, förutom vissa rekommendationer, utkast till en konvention av den lydelse, som framgår av en vid propositionen (sid. 44 ff.) fogad bilaga.

Den föreslagna konventionen är — med vissa undantag — avsedd att äga tillämpning på *dels* personer, vilka yrkesmässigt föra mekaniskt framdrivna åkdon, som användas för transport å väg, *dels ock* biträden och andra personer, vilka färdas med dylika åkdon och yrkesmässigt utföra arbete beträffande åkdonet, dess passagerare eller last.

Enligt en huvudregel, från vilken emellertid undantag skulle kunna i avsevärd utsträckning medgivas, skulle arbetstiden för personer, å vilka konventionen äger tillämpning, icke få överskrida för vecka 48 timmar och för dag 8 timmar. För personer, som vanligen i stor omfattning utföra hjälparbete, eller vilkas arbete ofta avbrytes av perioder av enbart tillstådesvar, skulle dock längre veckoarbetstid eller daglig arbetstid kunna medgivas.

Vid olycksfall, skada å åkdonet, oförutsedd försening, fall av force majeure m. fl. omständigheter skulle fastställda gränser för arbetstiden i mån av behov få överskridas.

Längsta oavbruten körtid skulle enligt förslaget utgöra 5 timmar; undantag skulle dock kunna medgivas om förare är tillförsäkrad tillräckliga mellantider genom avbrott, angivna i tidtabell, eller föranledda av arbetets intermittenta beskaffenhet.

Vilotid skulle i regel utgöra minst 12 på varandra följande timmar under varje period av 24 timmar samt minst 30 på varandra följande timmar — därav minst 22 inom samma kalenderdygn — under loppet av varje period av sju dagar.

För egen del har chefen för socialdepartementet efter gemensam beredning i nu förevarande del med chefen för kommunikationsdepartementet uttalat, att det enligt hans mening skulle ur åtskilliga synpunkter innebära ett framsteg, om svensk lagstiftning kunde anpassas till huvudsaklig överensstämmelse med de principiella bestämmelserna i det föreliggande konventionsförslaget. Härutinnan tarvades emellertid i olika hänseenden ytterligare överväganden. Med hänsyn härtill syntes lämpligt, att slutlig ställning icke för närvarande toges till frågan om ratificering av konventionsförslaget.

I enlighet med hemställan av andra lagutskottet (utl. nr 6) har riksdagen (skriv. nr 59) förklarat sig för sin del ansluta sig till föredragande departementschefens uppfattning, att nämnda förslag till konvention icke för närvarande bör ratificeras.

#### **Departementschefen.**

På sätt närmare framgår av den i trafikutredningens betänkande intagna redogörelsen för tidigare framlagda förslag och gällande bestämmelser i förevarande ämne, har frågan om lämpligaste sättet för reglerande av arbetstiden för förare i yrkesmässig trafik under senare tid varit föremål för upprepade överväganden.

Utredningens nu ifrågavarande förslag innebär, sett ur trafiksäkerhets-synpunkt, icke oväsentliga förbättringar i förhållande till nu gällande bestämmelser, i det att dels bruttoarbetstiden sänkts från 12 till 11 timmar för en period av 24 på varandra följande timmar, dels tiden för oavbruten körning avkortats från nu medgivna 6 till 4 timmar, dels ock vilotiden för förare närmare reglerats. Beträffande vissa i detta sammanhang aktuella frågor, innefattar dessutom utredningens förslag mera preciserade bestämmelser än vad hittills varit fallet.

Trafikutredningens förslag, beträffande vilket representanter för de inom utredningen företrädde olika intressegrupperna kunnat enas, har av fler-



talet däröver hörda myndigheter och institutioner lämnats utan erinran. I vissa yttranden ha dock avvikande meningar, särskilt i fråga om längden av bruttoarbetstiden och tiden för oavbruten körning, framförts i syfte aningen att dessa tider måtte utsträckas eller, såvitt bruttoarbetstiden angår, att densamma måtte ytterligare inskränkas. Tillika ha särskilt i fråga om föreslagna undantag från bestämmelserna om tiden för oavbruten körning erinringar gjorts av ett par länsstyrelser.

För egen del har jag allenast i nedannämnda avseenden funnit skäl för avvikelse från trafikutredningens förslag. Den av trafikutredningen föreslagna inskränkingen i tiden för oavbruten körning från 6 till 4 timmar, varpå obligatoriskt skulle följa ett uppehåll om minst 30 minuter i följd, synes mig, i avvaktan på ytterligare erfarenheter, lämpligen kunna fastställas till 5 timmar. Sistnämnda tid överensstämmer även med det förslag, som framlagts i ovan omnämnda utkast till en internationell konvention i ämnet.

Vidare anser jag, med hänsyn till vad av länsstyrelserna i Uppsala och Jämtlands län anförts, körningar för godsbefordran uteslutande inom lokalområde — som ju förutsättes kunna i vissa fall omfatta ett helt län — icke böra undantagas från eljest gällande bestämmelser om längsta oavbruten körtid, utan bör enligt min mening i detta avseende gälla samma regler som i fråga om körningar för personbefordran, nämligen att undantaget skall gälla allenast vid körning uteslutande inom stationsorten. Befogenhet att besluta om utvidgning av arbetstiden har jag ansett icke böra tilläggas biltrafiknämnden; därest sådan utvidgning anses erforderlig, torde tillstånd därtill böra sökas i form av dispens hos Kungl. Maj:t. I förslaget har dessutom vidtagits en mindre redaktionell jämkning.

Det kan givetvis väcka betänkligheter, att arbetstidsbestämmelserna helt bortse från sådana fall, där föraren av bil i yrkesmässig trafik vid sidan av sin tjänst har annat arbete.

Detta är emellertid icke något för den yrkesmässiga biltrafiken särskilt utmärkande. Motsvarande situationer uppstå ej sällan, exempelvis då arbetstidslagen eller lantarbetstidslagen är tillämplig endast å en del av en persons verksamhet. Med hänsyn till trafiksäkerheten är emellertid onekligen nyss angivna förhållande ägnat att väcka större betänkligheter, än vad tillämpningen av övriga ovan berörda författningar förorsakar.

Ehuru jag icke ansett mig kunna för närvarande framlägga något förslag i detta ämne, delar jag trafikutredningens mening, att en tillståndshavare icke kan anses handhava sin trafik på ett lämpligt sätt, om han i densamma använder »blandade» arbetare i sådan utsträckning eller under sådana omständigheter, att trafiksäkerheten på grund av förarens överansträngning eller trötthet äventyras. De tillståndsgivande myndigheterna böra därför i görligaste mån hava sin uppmärksamhet riktad på ifrågavarande förhållanden. Det torde även med fog kunna betraktas som en uppgift för biltrafiknämnden att följa utvecklingen på ifrågavarande område och i sinom tid framlägga förslag till sådana bestämmelser, som på grund av erfarenheten kunna visa sig erforderliga.

## Om taxa i yrkesmässig trafik.

## 29 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 287—296.)

Gällande bestämmelser om taxa för yrkesmässig trafik återfinnas huvudsakligen i 28 § i 1930 års motorfordonsförordning, vilket stadgande fått sin nuvarande utformning genom en förordning av den 14 juni 1933. De taxor, som enligt denna paragraf skola av vederbörande myndigheter fastställas, äro s. k. maximitaxor, vilket innebär, att de icke få överskridas men väl underskridas. Taxorna fastställas av länsstyrelse, som meddelar trafiktillståndet, eller, därest sådant tillstånd meddelas av flera länsstyrelser, av länsstyrelsen i det län, där trafiken huvudsakligen skall äga rum. För stadstrafik fastställs dock taxan i den ordning 23 § i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 angiver, vilket innebär, att magistraten eller, i stad under landsrätt, kommunalborgmästaren upprättar taxan samt underställer densamma länsstyrelsens prövning. I Stockholm äger överståthållarämbetet att omedelbart utfärda dylika taxor.

I cirkulär till länsstyrelserna den 26 februari 1931 har Kungl. Maj:t fastställt normaltata för länstrafik med vanlig personbil.

I proposition nr 161 till 1936 års riksdag upptogs — med anslutning i väsentliga hänseenden till vad 1932 års trafikutredning föreslagit — bestämmelser om taxa i § 36. Från nu gällande bestämmelser skilde sig förslaget huvudsakligen därigenom att minimitaxor eller fasta taxor skulle kunna fastställas för linje- eller fjärrgodstrafik.

Under förarbetena till propositionen framhölls bland annat: Med kravet på offentlig taxa följde icke, vare sig att taxan skulle vara lika för alla orter (och linjer) i riket eller att nedsättningar skulle vara uteslutna. I den mån biltrafiken bundes vid fasta taxor m. m., måste motsvarande krav på fasthet i tillämpning av taxor uppställas för järnvägar och sjöfart. Taxorna för såväl bil- som järnvägs- och sjötransporter borde icke genom konstlade allmänna åtgärder hållas uppe vid en onödigt hög nivå.

## 1936 års trafikutrednings förslag.

Enligt trafikutredningens förslag bör taxa fastställas av den myndighet, som meddelar trafiktillstånd. I fråga om linjetrafik för personbefordran, som utsträcker till flera län, anser utredningen emellertid av praktiska skäl taxan böra bestämmas av länsstyrelsen i det län, varest längsta delen av vägsträckan är belägen.

Beträffande utformningen av taxesystemet för till en början persontrafiken anser utredningen något behov att med hänsyn till andra trafikmedel fastställa fasta taxor eller minimiavgifter knappast föreligga i fråga om de vanliga personbilarna. För linjetrafik med omnibus böra emellertid tillståndsmyndigheterna enligt utredningens mening icke vara betagna möjligheten att, då särskilda förhållanden därtill föranleda, föreskriva fasta taxor. Denna rätt anser utredningen emellertid endast undantagsvis böra komma till användning, exempelvis då ett omnibusföretag bedriver en med hänsyn

till allmänna eller enskilda intressen osund konkurrens med annat trafikföretag.

Till förebyggande av den konkurrens, som i fråga om persontrafiken gör sig starkast gällande, nämligen mellan personbilarna inbördes, böra tillståndsmyndigheterna enligt utredningens förslag äga bestämma fasta taxor i erforderlig utsträckning. Dessas upprätthållande torde befrämjas genom den i § 25 mom. 5 föreskrivna skyldigheten att föra taxameter å personbil i beställningstrafik, där ej tillståndsbeviljande myndigheten annorlunda föreskrivit.

I fråga om godstrafiken förordar trafikutredningen maximitaxor. Beträffande linjetrafik skulle emellertid biltrafiknämnden äga att, då särskilda förhållanden därtill föranleda, i stället föreskriva fasta avgifter. Med särskilda förhållanden åsyftas enligt utredningens motivering osund konkurrens mellan utövare av yrkesmässig trafik eller med annat trafikmedel.

Trafikutredningen har sålunda i stort sett ansett sig icke kunna förordna en reglering genom fasta godstaxor av konkurrensen mellan biltrafiken och övriga trafikmedel eller mellan de enskilda utövarna av yrkesmässig trafik. Utredningen har å sid. 294—295 i betänkandet närmare angivit skälen för denna ståndpunkt.

Skulle utvecklingen gå i sådan riktning, att sunda förhållanden icke kunna åstadkommas utan hjälp av ett av myndigheterna fixerat taxeläge, bör emellertid enligt utredningens mening frågan om taxesättningen upptagas till förnyat övervägande.

Enligt utredningens förslag hava länsstyrelserna anförtrots uppgiften att liksom hittills bestämma taxor för beställningstrafik för godsbefordran. Enligt trafikutredningens mening kan en för hela landet enhetlig maximitaxa knappast konstrueras men utredningen anser det oaktat vissa gemensamma principer vara önskvärda. För närvarande förete nämligen de av länsstyrelsen upprättade maximitaxorna en stor variation, varå exempel anföras. Behov föreligger därför enligt utredningens mening att skapa större enhetlighet inom taxesättningen. Trafikutredningen har med hänsyn härtill i sitt förslag upptagit bestämmelsen, att allmänna grunder för uppställning av taxor skola fastställas av biltrafiknämnden efter länsstyrelsernas hörande.

Trafikutredningen erinrar i detta sammanhang även om den i § 39 föreslagna bestämmelsen, att biltrafiknämnden äger under Kungl. Maj:ts prövning draga beslut, som av länsstyrelserna enligt förordningen meddelas. Härigenom anser utredningen garantier finnas för en i görligaste mån enhetlig taxepolitik från myndigheternas sida.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

De över utredningens förslag i nu förevarande del avgivna yttrandena röra huvudsakligen den i mom. 3 förekommande bestämmelsen om möjlighet att i viss utsträckning fastställa fasta avgifter i stället för maximiavgifter.

I sådant avseende understryker *länsstyrelsen i Västernorrlands län*, att fasta taxor vid linjetrafik för personbefordran äro i hög grad av behovet

påkallade, enär de äro ett medel att förekomma osund konkurrens, då olika linjetrafikföretag trafikera samma sträcka. Tre *handelskammare* finna en viss utsträckning av systemet med fasta taxor påkallad. En av dessa anser fasta taxor böra fastställas särskilt beträffande returfrakter och att myndigheterna även i fråga om beställningstrafik för godsbefordran skola äga bestämma fasta taxor. Två av nyssnämnda handelskammare framhålla, att fasta taxor kunna vara påkallade även som skydd mot obehörigt höga taxor och böra kunna fastställas även i andra fall än de av utredningen avsedda. En *trafikbilägareförening* framhåller, att fasta taxor även i lokaltrafik äro att föredraga, enär de utesluta otillbörlig konkurrens.

Från andra håll har däremot trafikutredningens förslag om möjlighet att fastställa fasta taxor ansetts vara alltför vittgående. Fyra *handelskammare* liksom även ett *företag för* bedrivande av *fjärrgodstrafik* avstyrka förslaget i denna del.

*Sveriges industriförbund* framhåller, att det ur näringslivets synpunkt är viktigt icke allenast, att taxorna bereda trafikutövarna skälig vinst utan även att de grundas på ingående kännedom om kostnaderna för trafiken vid dess bedrivande på rationellaste sätt.

*Kommerskollegium* har i förevarande del ingen erinran mot trafikutredningens förslag.

*Lantbruksstyrelsen* varnar för att fastställa taxorna, vare sig i form av fasta avgifter eller maximiavgifter, alltför snävt.

*Länsstyrelsen i Kronobergs län* anser, att i mom. 3 bör beträffande annan trafik än för personbefordran inom stad eller samhälle inrymmas rätt för trafik innehavare att medgiva begränsad nedsättning av taxan åt trafikant, som använder biltrafiken i viss större omfattning.

Beträffande ordningen för fastställandet av taxorna erinra tre *handelskammare* ävensom *industriförbundet*, *kommerskollegium* och *Kungl. automobilklubben*, att även näringsorganisationerna böra beredas tillfälle att yttra sig, innan uppgjort förslag till taxa fastställs.

#### Departementschefen.

Tidigare vidtagna ändringar i trafikutredningens förslag beträffande behörig myndighet för meddelande av trafiktillstånd hava i detta sammanhang föranlett motsvarande ändringar i mom. 1 och mom. 5. Principiellt överensstämma emellertid dessa bestämmelser med trafikutredningens förslag därutinnan att beslutanderätten i fråga om taxornas fastställande tillerkänts den myndighet, som meddelat trafiktillståndet.

Den omfattning, i vilken fasta avgifter skulle kunna i stället för maximiavgifter fastställas, synes mig böra begränsas till linjetrafik; en härav betingad jämkning av utredningens förslag under mom. 3 har vidtagits.

Det av länsstyrelsen i Kronobergs län uttalade önskemålet om möjlighet att i vissa fall vid tillämpning av omförmälda moment medgiva rabatt åt trafikutövar, som i större omfattning anlitar annan trafik än beställningstrafik för personbefordran, torde kunna tillgodoses genom en för detta än-

damål meddelad bestämmelse i taxan; och om motsvarande nedsättning anses böra medgivas även för dylik beställningstrafik, torde även bestämmelse i detta syfte kunna inrymmas i taxan.

Med hänsyn till framställda erinringar från representanter för näringslivet har jag ansett böra i mom. 5 införas bestämmelse i syfte att bereda representanter för näringslivet tillfälle att, när förhållandena därtill för-  
anleda, yttra sig, innan uppgjort förslag till taxa fastställs.

Utredningens förslag har i övrigt från min sida föranlett allenast mindre jämkningar, vilka icke torde behöva närmare motiveras.

### Anteckningar om arbetstid. Transporthandlingar. Driftstatistik.

#### 30 och 31 §§.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 296—304.)

Genom en förordning den 14 juni 1933 infördes i 27 § i 1930 års motorfordonsförordning ett såsom 8 mom. betecknat stadgande om skyldighet att föra trafikbok.

Enligt denna bestämmelse skulle till varje bil, som brukades i stads- eller länstrafik, vilken icke endast avsåge befordran av personer, av tillståndshavaren anskaffas trafikbok för anteckning, i enlighet med de närmare bestämmelser Konungen meddelade, om arbetstid och körningar. Trafikboken skulle föras av föraren, vilken under färd skulle medföra trafikboken och på tillsägelse uppvisa densamma för besiktningsman eller polisman. Trafikboken borde av tillståndshavaren förvaras under ett år, räknat från den dag sista däri antecknade uppgift avsåge.

Genom en kungörelse den 14 juni 1933 utfärdades närmare föreskrifter om trafikboken.

#### 1936 års trafikutrednings förslag.

Enligt trafikutredningens mening bör den nuvarande trafikboken ersättas av en arbetstidsbok, som är personlig och följer föraren, samt godsförteckningar, som i allmänhet följa bilen.

Utredningen förordar i motiven, att skyldigheten att föra arbetstidsanteckningar begränsas till godstrafiken, dock utan skillnad mellan beställningstrafik och linjetrafik. Därest i viss trafik för godsbefordran erforderlig kontroll rörande arbetstiden kan vinnas utan dylika anteckningar, exempelvis då trafiken äger rum med stor regelbundenhet enligt fastställd turlista, skulle emellertid biltrafiknämnden eller de tillståndsgivande myndigheterna äga att befria från skyldigheten att föra arbetstidsbok.

Arbetstidsförhållandena inom linjetrafiken med omnibus samt inom drosktrafiken i städerna äro enligt utredningens mening i allmänhet ordnade på ett sådant sätt, att någon individuell kontroll genom särskilda arbetstidsanteckningar icke synes vara av behovet påkallad. Ej heller i fråga om annan persontrafik har, såvitt utredningen har sig bekant, sådana missförhållanden påvisats, att tillräckliga skäl att utsträcka skyldigheten att föra arbets-

tidsanteckningar till dylik trafik kunna anses förefinnas. Enligt utredningens mening böra emellertid biltrafiknämnden och länsstyrelserna med uppmärksamhet följa utvecklingen inom persontrafiken. Skulle förhållandena där icke gestalta sig på ett tillfredsställande sätt, bör det, framhåller utredningen, åligga uppsiktsmyndigheterna att göra de framställningar, vartill omständigheterna kunna föranleda.

Erforderliga föreskrifter om arbetstidsbok anser utredningen böra lämnas i administrativ ordning.

En betänklig brist är enligt utredningens mening, att en fortlöpande statistik rörande de yrkesmässiga godstransporternas omfattning och art saknas. Utredningen anser, att denna brist bör snarast avhjälpas. För detta ändamål böra enligt utredningens uppfattning godsförteckningar i princip föras i all godstrafik, vartill särskilt tillstånd lämnats. Av praktiska skäl anser utredningen emellertid vissa begränsningar i uppgiftsskyldigheten böra övervägas.

Genom dessa förteckningar samt den på grundval därav upprättade driftstatistik, varom stadgas i § 31, skapas enligt utredningens mening möjlighet att erhålla en överblick över den yrkesmässiga trafikens transportarbete. Härigenom skulle de tillståndsgivande myndigheterna erhålla en värdefull ledning vid sin behovsprövning i ärenden angående trafiktillstånd.

Enligt trafikutredningens mening bör biltrafiknämnden fastställa allmänna grunder för uppställning av transporthandlingar och driftstatistik. Utredningen förutsätter, att i lämplig utsträckning trafikutövarnas organisationer beredas tillfälle att yttra sig, innan dylika generella föreskrifter meddelas.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

Utredningens förslag har i förevarande del föranlett endast ett fåtal yttranden.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* finner det tveksamt, huruvida statistiska uppgifter behövas i den omfattning, som föreslagits i ifrågavarande paragrafer.

*Länsstyrelsen i Västernorrlands län* understryker kraftigt behovet av närmare bestämmelser rörande driftstatistik samt vikten av en effektiv och praktiskt genomförbar kontroll över att trafikförvaltningarna föra statistiken korrekt.

*Lantbruksstyrelsen* förordar, för att de infordrade uppgifterna skola erhålla största möjliga användbarhet även ur allmänna synpunkter, att biltrafiknämnden vid fastställande av allmänna grunder för uppställningen av transporthandlingar och driftstatistik skall i ärendet höra icke endast sammanslutningar, som direkt berördes därav, utan även sådana myndigheter och sammanslutningar, som därav kunna tänkas äga ett mera allmänt intresse.

Två *föreningar av trafikutövare* anse bestämmelserna i § 30 antingen onödiga eller böra kunna sammanföras med de under § 31 föreslagna bestämmelserna.

## Departementschefen.

Innehållet av ifrågavarande paragrafer utgör, såsom av det föregående framgår, icke någon definitiv reglering av de förhållanden, som däri behandlas, utan är huvudsakligen avsett att utgöra grund för i administrativ ordning meddelade bestämmelser i detta syfte. Riktlinjer för och huvudsaklig omfattning av dylika bestämmelser angivas i trafikutredningens ovan anförda yttrande. Vad utredningen i detta avseende anført har från myndigheters och sammanslutningars sida icke givit anledning till någon väsentlig erinran, och ej heller för min del har jag funnit anledning att föreslå någon ändring i trafikutredningens förslag i nu förevarande avseende.

## Om uthyrningsrörelse.

## 32 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 304—321.)

Särskilda bestämmelser om uthyrningsrörelse infördes i den svenska trafiklagstiftningen genom en *förordning den 14 juni 1933*, sedan 1933 års riksdag yttrat sig över en proposition (nr 193) i ärendet.

Genom denna förordning upptogs i 1930 års motorfordonsförordning ett stadgande, 29 a §, med i huvudsak följande innehåll:

Den, som vill yrkesmässigt uthyra bil utan att förare ställes till förfogande (*uthyrningsrörelse*), skall därtill söka tillstånd av länsstyrelsen i det län, där ort, varest rörelsen skall bedrivas, är belägen. Bil må icke användas i uthyrningsrörelse utan att vara därför godkänd av länsstyrelsen. Tillstånd eller godkännande kan, när anledning därtill förekommer, återkallas. Bil, som användes i uthyrningsrörelse, skall sist inom sex månader efter närmast föregående besiktning uppvisas för besiktningsman för efterbesiktning. Därest bilen tillika brukas i yrkesmässig trafik, skall emellertid vad i paragrafen är stadgat om efterbesiktning icke gälla.

I sitt år 1935 avgivna betänkande med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik hade *1932 års trafikutredning* i § 39 upptagit vissa föreskrifter om uthyrningsrörelse. Detta förslag innebar i vissa avseenden en komplettering av den gällande bestämmelsen. Sålunda föreslogs, att länsstyrelsen skulle över ansökan höra vederbörande polismyndighet samt, om förhållandena därtill föranledde, lämna vederbörande utöware av yrkesmässig trafik i orten tillfälle att yttra sig, att tillstånd skulle beviljas endast under principiellt samma förutsättningar som gällde beträffande trafik tillstånd, nämligen att rörelsen funnes behöflig och lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma, samt att bil icke finge i rörelse av förevarande slag tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrkte sig vara innehavare av körkort.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* upptogs i § 39 de av trafikutredningen föreslagna stadgandena med ett par mindre, formella jämkningar.

Av trafikutredningen infordrade uppgifter angående uthyrningsrörelse.

1936 års trafikutrednings i nu förevarande avseende upprättade förslag, för vars innehåll i det följande närmare redogöres, har föregåtts av en av utredningen i skrivelse den 19 augusti 1938 till överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser gjord anhållan om vissa uppgifter och upplysningar rörande yrkesmässig uthyrning av bil. En utförlig redogörelse för innehållet av i anledning därav inkomna svar innehålles i utredningens betänkande sid. 308—317, till vilken här må hänvisas. I detta sammanhang torde allenast böra nämnas följande av svaren inhämtade upplysningar.

Den 1 juli 1938 utgjorde antalet innehavare av tillstånd till uthyrningsrörelse med personbil i hela riket 261, vilka för ändamålet disponerade 454 godkända personbilar, samt antalet innehavare av tillstånd till uthyrningsrörelse med lastbil 17, vilka för rörelsen disponerade 31 lastbilar. I två län, nämligen i Gotlands och Älvsborgs, förekom ingen uthyrningsrörelse med personbil och i ytterligare ett län, nämligen Jämtlands, hade tillståndshavaren icke någon för rörelsen godkänd bil. Uthyrningsrörelse med lastbil förekom endast i sju län, varav i ett län tillståndet endast gällde för uthyrning till viss vägstyrelse.

På fråga, huruvida uthyrningsrörelsen föranlett *olägenheter* av något slag, hade elva länsstyrelser förklarat sig icke hava erfarit några sådana olägenheter samt tre länsstyrelser förklarat sig sakna erfarenhet av dylik rörelse och därför icke kunnat besvara frågan. Åtta länsstyrelser hade funnit olägenheter, särskilt genom fara för trafiksäkerheten eller förfång för den yrkesmässiga trafiken, kunna föranledas av rörelsen.

Beträffande *behovet* av uthyrningsrörelse hade sex länsstyrelser framhållit, att ett visst behov såväl i fråga om personbilar som lastbilar syntes föreligga, och samma uppfattning syntes delas av ytterligare en länsstyrelse. Ytterligare fem länsstyrelser hade funnit visst behov av uthyrningsrörelse förefinnas i fråga om personbilar men bestritt eller åtminstone ansett ovisst, huruvida behov av uthyrning av lastbilar förelåge. Två länsstyrelser hade uttalat, att de ej alls eller endast i obetydlig mån förmärkt något behov av uthyrning av vare sig personbilar eller lastbilar.

Beträffande frågan, huruvida yrkesmässig *uthyrning* av personbilar eller lastbilar borde *tillåtas eller förbjudas*, hade sju länsstyrelser ansett uthyrning av personbilar icke böra förbjudas samt tio av dessa länsstyrelser ansett det icke heller böra stadgas förbud mot uthyrning av lastbilar. Fyra länsstyrelser hade ifrågasatt förbud mot uthyrning av såväl person- som lastbilar, därvid likväl en länsstyrelse ansett sig kunna föreslå förbud mot uthyrning av lastbilar endast under förutsättning att förslaget om rätt till överflyttning av bilar från ett trafikområde till ett annat för tillgodoseende av tillfälligt behov komme att upptagas av trafikutredningen. Fem länsstyrelser hade förmenat, att uthyrning av lastbilar borde förbjudas, samt en länsstyrelse att starka skäl kunde åberopas för förbud mot uthyrningsrörelse, åtminstone såvitt anginge personbilar.

Med avseende å *rättslig reglering* av uthyrningsrörelsen hade de flesta



länsstyrelserna ansett, att behov förelåge av en närmare reglering, än vad gällande bestämmelser innebure, samt att stadgandena i § 39 i propositionen nr 161 till 1936 års riksdag vore lämpliga att lägga till grund för en lagstiftning i ämnet.

Därutöver hade emellertid i vissa fall ifrågasatts ytterligare föreskrifter, varav såsom exempel torde böra nämnas följande.

En länsstyrelse hade ansett uthyrningsrörelse framdeles böra förbehållas utövare av yrkesmässig trafik samt fyra länsstyrelser förordad företrädesrätt för innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik. Två länsstyrelser hade uttalat, att, därest företrädesrätt ansåges böra stadgas, sådan rätt borde tillerkännas icke endast innehavare av yrkesmässig trafik utan jämväl dem, som bedreve yrkesmässig utbildning av bilförare. I kontrollsyfte hade överståthållarämbetet och tretton länsstyrelser förordad bestämmelser bland annat om skyldighet för utövare av uthyrningsrörelse att föra vissa anteckningar över verkställda uthyrningar.

**1 mom. Förutsättningar för rätt att bedriva uthyrningsrörelse. Innehållet av ansökan.**

1936 års trafikutrednings förslag.

Utredningen, som ingående dryftat frågan, huruvida uthyrningsrörelse borde helt eller delvis förbjudas, har ansett sig icke kunna förordad förbud mot uthyrning av personbil, enär sådan uthyrning måste anses fylla ett verkligt behov. Utredningen har emellertid funnit denna form av uthyrningsrörelse böra underkastas en betydligt strängare reglering än vad för närvarande är fallet.

Vad därefter angår yrkesmässig uthyrning av lastbil, framhåller utredningen, att det av de av länsstyrelserna lämnade uppgifterna framgår, att dylik uthyrning förekommer i tämligen ringa utsträckning. Enligt utredningens uppfattning synes knappast något behov av sådan uthyrning föreligga. Utredningen anser även riktigast, att allmänhetens behov av lastbilstransporter, som icke verkställas med egna vagnar, tillgodoses av den yrkesmässiga trafikens män. Utredningen anser följaktligen, att yrkesmässig uthyrning av lastbil ej längre bör tillåtas. Även uthyrning av släpfordon anser utredningen böra förbjudas.

Enligt utredningens mening kunna de för yrkesmässig trafik föreslagna bestämmelserna i avsevärd utsträckning tjäna som förebild vid regleringen av den yrkesmässiga uthyrningen av personbil. I utredningens förslag har därför, i huvudsaklig överensstämmelse med föreskrifterna om den yrkesmässiga trafiken, bestämmelser upptagits rörande ansöknings- och remissförfarandet, tillstånds giltighetstid, överlåtelse av tillstånd, rättsförhållandena vid tillståndshavares död och konkurs, återkallelse och indragning av tillstånd samt varning, delgivning och kungörelse av vissa beslut samt skyldighet att föra förteckning över tillståndshavare och godkända bilar. I nu angivna hänseenden innebär trafikutredningens förslag huvudsakligen tillägg till gällande bestämmelser och förslaget i 1936 års proposition.

Yttranden över trafikutredningens förslag.

*Länsstyrelsen i Jönköpings län:* Ur nationalekonomisk synpunkt kan värdet av de utomordentligt restriktiva åtgärderna starkt ifrågasättas, så mycket hellre som paragrafen knappast haft eller torde komma att få den betydelse ur konkurrenssynpunkt som vad trafikutredningen, uppenbarligen påverkad av de yrkesmässiga trafikutövarnas företrädare inom utredningen, synes hava befarat.

Åtskilliga *organisationer av trafikutöware* anse, att paragrafen bör helt utgå. Den föreslagna kontrollen över uthyrare är meningslös, enär det är den, som hyrt bilen, som behöver kontrolleras. Uthyrningsrörelse bör icke längre ifrågakomma, enär den är olämplig framför allt ur trafiksäkerhets-synpunkt och till förfång för biltrafikutövarna.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län:* Länsstyrelsen ser helst, att uthyrningsrörelse förbjudes, men får med hänsyn till den uppfattning, andra länsstyrelser hava i frågan, i stället föreslå, att personbil utan förare endast får tillhandahållas turist, handelsresande för kringförande av provkollektion och person, som styrker sig hava inlämnat sin bil å verkstad för reparation. Av längden av den tid, under vilken bilen hyres, torde det vara lätt att bedöma, om något av dessa fall är för handen.

*Länsstyrelsen i Östergötlands län* anser ett visst behov av uthyrningsrörelse även för lastbilar föreligga, samt att tillstånd därtill bör kunna meddelas, då på grund av särskilda omständigheter ett oförtydligt behov av dylik rörelse föreligger.

*Länsstyrelsen i Västmanlands län* ifrågasätter likaledes, om förbud mot uthyrning av lastbil är erforderligt och lämpligt; däremot anser länsstyrelsen det föreslagna förbudet mot uthyrning av släpvagnar vara motiverat.

Tre *handelskammare* motsätta sig på det bestämdaste, att förbud stadgas mot uthyrning av lastbil och släpfordon. De ifrågasätta, om ett dylikt förbud verkligen är av behovet påkallat, och anse, att i varje fall undantag bör göras för s. k. caravans, d. v. s. till bostad inrättade släpvagnar, som vanligen användas för turiständamål. Även *kommerskollegium* förordar undantag beträffande nyssnämnda caravans, då användningen av dylika måhända efter hand blir vanligare.

*Kungl. automobilklubben* har särskilt fäst sig vid, att uthyrningen av släpfordon skulle vara förbjuden. Någon motivering härför har trafikutredningen ej anfört, och det förefaller egendomligt, att trafikutredningen ansett sig höra förorda detta förbud. Utvecklingen går med tämligen stor sannolikhet i sådan riktning, att användningen av släpfordon tilltager, men då å andra sidan det kan förutses, att de blott tillkopplas, när ett tillfälligtvis stegrat transportbehov föreligger, synes det troligt — och i varje fall önskvärt — att firmor uppstå, som hålla släpfordon till uthyrning. Ej heller bör lämnas ur räkningen, att med den nya semesterlagen sannolikt följer en ökad efterfrågan på släpvagnar för campingändamål.

Vad angår förhyrning av lastbilar, framgår ej av betänkandet, huruvida en yrkesutöware, vars lastbil tillfälligtvis gått sönder, må under reparations-

tiden begagna lastbil, som annan yrkesutövare mot avgift och utan förare ställt till hans förfogande, vilken anordning synes vara av stor vikt.

Många skäl tala enligt automobilklubbens mening för att den, som bedriver uthyrningsrörelse, skall åläggas skyldighet att hava sina bilar försäkrade mot den skada, som under färd med sådant fordon kan drabba detta eller dess passagerare.

*Motormännens riksförbund* förutsätter, att det av utredningen föreslagna förbudet mot uthyrning av lastbil eller släpfordon icke är tillämpligt på den gängse avbetalningshandeln med motorfordon, vilken är baserad på hyreskontrakt. Med hänsyn till näringslivets krav böra möjligheterna att förhyra enbart släpfordon för vissa transporter icke helt borttagas.

#### Departementschefen.

Den avvikelse från nu gällande bestämmelser, som under detta moment föreslås av trafikutredningen, är huvudsakligen, att uthyrning av lastbil eller släpfordon skulle vara förbjuden. Enligt det föreslagna stadgandets ordalydelse skulle detta förbud — även om det icke ansåges inbegripa sådana försäljningar av automobiler på avbetalning, som ske genom s. k. hyreskontrakt — omfatta icke allenast, såsom under punkt 1 är fallet, yrkesmässig uthyrning utan även tillfällig, icke yrkesmässig uthyrning av lastbilar eller släpfordon.

Att uthyrning av lastbilar — även om dylik uthyrning förekommer mindre ofta än uthyrning av personbilar — kan i många fall tillgodose fullt legitima intressen, synes otvivelaktigt. I den av utredningen åberopade statistiska sammanställningen omförmåles exempelvis ett fall, i vilket tillstånd meddelats för uthyrning av lastbil till viss vägstyrelse. Icke sällan torde emellertid förhyrning förekomma även för statens räkning; dylik förhyrning förutsattes exempelvis i 7 § av kungörelsen den 11 februari 1938 (nr 50), med särskilda föreskrifter angående det militära fordonsväsendet m. m. Även för privata företags räkning — exempelvis för mötande av ett tillfälligtvis stegrat trafikbehov — kan otvivelaktigt behov av förhyrning av lastbil tillfälligt förekomma.

Med avseende å förhyrning av släpfordon har i ett par av de avgivna yttrandena erinrats, att behov därav kan föreligga exempelvis i vissa former av turisttrafik eller vid ett tillfälligt stegrat transportbehov.

Ett förbud, som tillika skulle innebära, att utövare av en hittills legitim rörelse skulle omedelbart vid författningens ikraftträdande nödgas upphöra därmed, synes mig med hänsyn till vad nyss anförts böra ifrågakomma allenast, därest det kunde påvisas, att väsentliga faror eller olägenheter varit förenade med den hittills medgivna rätten till dylik rörelse, och att dessa icke kunde genom erforderliga ordningsföreskrifter avhjälpas.

Såvitt av den förebragta utredningen framgår, synes emellertid dylika motiv för ett förbud av nu ifrågavarande syfte icke hava förekommit. Jag har därför i denna del icke kunnat ansluta mig till trafikutredningens förslag utan låtit det nu ifrågasatta förbudet utgå ur förslaget.

**2 mom. Behandling av ansökan.**

1936 års trafikutrednings förslag och däröver avgivna yttranden.

Beträffande utredningens förslag, som innebär, att länsstyrelse över ansökan skall ej mindre höra vederbörande polismyndighet än även, om förhållandena därtill föranleda, lämna vederbörande utövare av yrkesmässig trafik i orten eller sammanslutning av sådana tillfälle att yttra sig, har av en *trafikbilägareförening* samt *länsstyrelsen i Jönköpings län* anmärkts, att inhämtande av yttranden bör ske genom kungörelse i tidning i orten.

**Departementschefen.**

Då, på sätt av trafikutredningen anförts, huvudsakligen samma bestämmelser beträffande behandling av ansökan synas böra gälla som i fråga om behandlingen av ansökan om motsvarande tillstånd till yrkesmässig trafik, anser jag, i överensstämmelse med vad i ovan anförda yttranden hemställts, utredningens förslag böra kompletteras med bestämmelser i nyss angivna syfte.

**3 mom. Tillstånds meddelande, återkallande eller indragning m. m.**

1936 års trafikutrednings förslag.

Enligt trafikutredningens mening bör i överensstämmelse med vad i 1936 års proposition föreslagits behövsprövning föreskrivas, särskilt som redan för närvarande vissa tillståndsmyndigheter meddelat tillstånd endast därest ett behov av uthyrningsrörelse ansetts förefinnas.

Trafikutredningen har ansett övervägande skäl tala för att utövare av yrkesmässig trafik för personbefordran eller sammanslutning av sådana skola, därest förhållandena icke till annat föranleda, erhålla företrädesrätt till tillstånd att bedriva uthyrningsrörelse. Däremot har utredningen icke ansett sig böra förordna någon dylik prioritetsrätt för innehavare av körskola, vilket från vissa håll ifrågasatts.

Tillstånd kan enligt utredningens förslag, när anledning därtill förekommer, av länsstyrelse återkallas eller för viss tid indragas. Eventuellt skulle ock i stället för sådan åtgärd varning kunna meddelas.

**Över förslaget avgivna yttranden.**

*Länsstyrelsen i Värmlands län* anser det mindre välbetänkt att reservera tillstånd till uthyrningsrörelse för den yrkesmässiga persontrafiken. Skall företräde förekomma, bör sådant givas åt körskolorna, vilkas bilar äro i ett mera trafiksäkert skick än andra motorfordon.

*Länsstyrelsen i Södermanlands län* anser det kunna starkt ifrågasättas, om tidsbegränsad indragning kan anses tillräckligt motiverad, helst som enligt förslaget varning skall kunna meddelas.

*Länsstyrelsen i Skaraborgs län* framhåller, att beslut om tillstånd, varom nu är fråga, bör delgivas även vederbörande besiktningsman.

**Departementschefen.**

I likhet med trafikutredningen finner jag lämpligt, att meddelandet av tillstånd, varom nu är fråga, sker på grundval av behovsprincipen.

Att i författningen fastslå en så starkt understruken företrädesrätt för trafikutövare eller sammanslutning av sådana, som vad i trafikutredningens förslag är fallet, synes mig vanskligt. Såsom redan i till trafikutredningen avgivna yttranden och även sedermera i ett därefter avgivet utlåtande framhållits, kan nämligen ifrågasättas, huruvida icke exempelvis innehavare av körskolor borde med åtminstone samma rätt som biltrafikutövare kunna ifrågakomma till erhållande av tillstånd, varom nu är fråga. Över huvud bör emellertid enligt min mening myndighetens prövningsrätt icke i förevarande avseende bindas genom restriktiva bestämmelser. Den av utredningen föreslagna bestämmelsen i detta avseende har jag därför ansett böra utgå ur förslaget.

**4 mom. Godkännande av automobil i uthyrningsrörelse samt anbringande av skylt eller märke därå.**

I överensstämmelse med vad under 25 § 3 mom. anförts angående under rättelse till vederbörande besiktningsman om beslut beträffande godkännande av bil i yrkesmässig trafik för personbefordran finner jag lämpligt, att föreskrift även i detta sammanhang meddelas om skyldighet att delgiva denne beslut avseende godkännande av bil för användning i uthyrningsrörelse. Förslaget har i detta avseende kompletterats.

I det av utredningen under 4 mom. framlagda förslaget i övrigt, mot vilket i avgivna yttranden erinringar icke gjorts, hava vidtagits allenast mindre justeringar, avsedda att bringa innehållet därav i överensstämmelse med tidigare förordade jämkningar i utredningens förslag.

Under 5 mom. har i utredningens förslag upptagits bestämmelse, att i automobil, som brukas i uthyrningsrörelse, skall finnas anbragt skylt eller märke, angivande automobilens karaktär av uthyrningsbil, ävensom anslag om det högsta antal personer eller den största last, som må i uthyrningsrörelse befordras med fordonet.

Denna bestämmelse, för vilken enligt min mening tillräckliga skäl icke blivit anförda, har fått utgå ur förslaget.

**5 mom. Besiktning av automobil i uthyrningsrörelse.****Trafikutredningens förslag.**

I överensstämmelse med gällande bestämmelser och förslaget i 1936 års proposition anser utredningen böra stadgas, att efterbesiktning skall äga rum varje halvår. Från olika håll har ifrågasatts, att perioden för efterbesiktningen skulle bestämmas till en kortare tidrymd, men utredningen har icke funnit tillräckliga skäl för avvikelse från vad som redan gäller i detta hänseende. Ej heller i övrigt har utredningen ansett sig böra förordna några sär-

skilda föreskrifter om beskaffenheten av eller tillsyn över fordon, som användas i uthyrningsrörelse.

Under förevarande moment har utredningen även upptagit bestämmelse, att, där bil varom nu är fråga, tillika brukas i yrkesmässig trafik, skall vad i detta moment är stadgat om efterbesiktning icke gälla.

#### Över förslaget avgivna yttranden.

Beträffande sist omnämnda bestämmelse yrkas av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statspolisen, länsstyrelserna i Kristianstads och Värmlands län* ävensom av åtskilliga *besiktningsmän*, att densamma måtte utgå, då nämligen den skulle medföra, att bil, som användes i uthyrningsrörelse och således skall efterbesiktigas två gånger om året, skulle befrias från halva antalet av dessa efterbesiktningar, därest den skulle bliva godkänd även i yrkesmässig trafik.

#### Departementschefen.

Med hänsyn till innehållet av ovan omnämnda yttranden och då dessutom för varje fall lastbil torde — ehuru eljest icke underkastad efterbesiktning — böra efterbesiktigas, om den användes i uthyrningsrörelse, har jag funnit tredje stycket i utredningens förslag under förevarande moment böra utgå.

### 6 mom. Rätt till förande av förhyrd bil.

#### Trafikutredningens förslag.

Enligt trafikutredningens mening bör förhyrd bil icke få föras av någon, som ej uppnått 21 års ålder, och bil bör därför i uthyrningsrörelse icke få tillhandahållas annan än den, som visar sig hava uppnått nämnda ålder. Trafikutredningen har emellertid icke funnit lämpligt att uppställa några särskilda krav på dokumenterad körskicklighet utöver innehavet av körkort.

Utredningen har erfarit, att i åtskilliga fall för förandet av förhyrd bil anställts särskild person mot ersättning. Enligt utredningens mening bör ett sådant förfarande förhindras, då i dylikt fall en ren konkurrens med den yrkesmässiga trafiken oftast kommer till stånd. Utredningen har därför i förevarande paragraf upptagit stadgandet, att förhyrd bil icke må föras av någon särskilt för detta ändamål mot ersättning anlitad person. Med hänsyn till trafiksäkerheten har emellertid detta förbud uppmjukats att icke avse s. k. billotsning i städer och tätare bebyggda samhällen.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

*Länsstyrelsen i Kristianstads län*: Mera effektivt än stadgad minimiålder vore, att uthyrningsbil försåges med sådan särskild anordning, att den icke kunde bringas att överstiga en viss maximihastighet, t. ex. 60 km. i timmen. En dylik fartbegränsning, som redan nu med synnerligen gott resultat tillämpas inom ett av bilbesiktningsdistrikten i länet, skulle bland annat hava den

fördelen med sig, att mindre önskvärda bilförare då icke skulle finna något nöje i att begagna sig av uthyrningsbilar.

*Kungl. automobilklubben:* Länsstyrelse bör i trängande fall få dispensera från 21 års gränsen.

Fyra *handelskammare* avstyrka bestämmelsen att uthyrningsbil, med visst undantag icke skulle få föras av någon särskilt för detta ändamål mot ersättning anlita person, då stadgandet anses bland annat komma att omöjliggöra åtskilliga turistresor, särskilt av utländska turister. *Kommerskollegium* anser däremot nämnda stadgande vara nödvändigt för att förhindra kringgående av lagstiftningen.

*Länsstyrelsen i Värmlands län* anser, att förbud bör stadgas mot uthyrande av bil till person, som är påverkad av spritdrycker eller som eljest, exempelvis genom sjukdom, uppenbarligen är olämplig som bilförare. Samma mening framföres av *länsstyrelsen i Skaraborgs län*.

#### Departementschefen.

Vad till en början angår det ifrågasatta förbudet mot uthyrande av bil till person, som är påverkad av spritdrycker eller eljest olämplig som bilförare, må erinras, att det givetvis ligger i biluthyrarens eget intresse att övervaka, att bilen icke anförts person, som kan antagas komma att förorsaka skada därå eller behandla den ovarsamt. Ett dylikt förbud skulle bliva svårt att tillämpa, då ju nämligen — bortsett från extrema fall, i vilka innehavaren av rörelsen överhuvud icke torde reflektera på uthyrning — bedömning av frågan, huruvida en person är påverkad av starka drycker eller eljest olämplig att föra bil, förutsätter möjlighet till förhör i form av ingående frågor eller företagande av vissa prov, som det ur praktisk synpunkt skulle vara omöjligt för rörelsens innehavare att ifrågasätta. På grund härav och då innehavare av uthyrningsrörelse riskerar att få det honom meddelade tillståndet indraget, om han under angivna förhållanden uthyr bilen, har jag icke funnit skäl att till förslaget foga sådant förbud, som av sistnämnda båda länsstyrelser ifrågasatts.

Vad angår den föreslagna bestämmelsen om vidtagande av sådan anordning å bilen, att densamma icke kan bringas att överstiga en viss maximihastighet, finner jag icke tillräckliga skäl förebargta för att i detta sammanhang meddela bestämmelser i sådant syfte.

I enlighet med vad nu anförts har jag i sak icke funnit skäl till ändring av utredningens förslag under nu förevarande moment, som emellertid redaktionellt bearbetats.

#### 7 mom. Skyldighet att i uthyrningsrörelse föra vissa anteckningar.

Av trafikutredningen har föreslagits skyldighet för tillståndshavare att föra anteckningar över verkställda uthyrningar och angående rörelsen i övrigt i enlighet med de bestämmelser, som biltrafiknämnden eller den länsstyrelse, som utfärdat tillståndet må finna skäl meddela m. m. ävensom att hålla

dylika anteckningar tillgängliga för granskning av nämnda myndigheter när helst så påfordras.

Mot detta förslag har av *statspolisintendenten* erinrats, att det givetvis kan vara av vikt, att polismyndighet snabbast möjligt av förda anteckningar kan inhämta t. ex. vem som vid visst tillfälle använt dylikt fordon, varför nämnda anteckningar vid anfordran böra hållas tillgängliga jämväl för polismyndighet.

#### Departementschefen.

I utredningens förslag förutsättes, att såväl biltrafiknämnden som vederbörande länsstyrelse skulle kunna meddela bestämmelser angående skyldighet för rörelsens utövare att föra anteckningar, utan att förhållandet mellan dessa myndigheters inbördes befogenhet i övrigt klarlagts. På grund härav finner jag lämpligare att stadgandet ändras på sådant sätt, att befogenhet i förevarande avseende tillkommer allenast länsstyrelse, på vilken ju i övrigt tillståndsgivning och uppsikt över uthyrningsrörelse ankommer. I den mån biltrafiknämnden finner erforderligt att erhålla statistiska uppgifter rörande rörelse av nu ifrågavarande slag, torde nämnden kunna införskaffa sådana genom hänvändelse till länsstyrelserna eller eventuellt till Kungl. Maj:t.

En mindre jämkning har tillika vidtagits i andra stycket i enlighet med statspolisintendentens förslag.

### Om förmedling av godstransporter.

#### 33 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 321—329.)

Frågan om den yrkesmässiga förmedlingen av godstransporter med automobil, som i gällande lagstiftning lämnats helt oreglerad, var föremål för stor uppmärksamhet hos 1932 års trafikutredning. Det av nämnda utredning förordade stadgandet upptogs i allt väsentligt i § 40 i 1936 års proposition. Här föreslogs, att yrkesmässig rörelse för förmedling av godstransporter skulle med vissa undantag få drivas endast efter särskilt tillstånd av länsstyrelse eller vägtrafikmyndighet. Beträffande anordnandet av regelbundna transporter föreslogos vissa särskilda föreskrifter.

#### 1936 års trafikutrednings förslag.

Även enligt 1936 års trafikutrednings mening kan viss reglering av transportförmedlingen icke undvaras. Genom att anlita ett större antal trafikutövare kan ett beställningskontor i verkligheten organisera en regelbunden trafik mellan två platser, ehuru ingen av trafikutövarna i sin verksamhet når upp till den grad av regelbundenhet, som kräves för att linjetrafik skall anses föreligga. Beställningskontoret kan sålunda genom att fördela körningarna på ett större eller mindre antal trafikutövare i viss mån disponera över linjetrafikbegreppet. Då organiserandet av beställningskon-



tor bedrivs i rask takt och transporter i ökad utsträckning komma att förmedlas över dessa kontor, anser utredningen det kunna befaras, att, där-est transportförmedlingen icke i erforderlig utsträckning koncessioneras, den regelbundna trafiken mellan olika platser kommer att i ej obetydlig omfattning undandragas den särskilda kontroll, man velat vinna genom föreskrifterna om linjetrafiken. Med hänsyn härtill har trafikutredningen funnit övervägande skäl tala för att transportförmedling, som resulterar i regelbundna transporter mellan olika platser, närmare regleras i lagstiftningen.

I fråga om annan transportförmedling har trafikutredningen icke funnit tillräckliga skäl föreligga för lagstiftning härom. Det allmännas intresse att öva kontroll gör sig här enligt utredningens mening icke med samma styrka gällande.

Då trafikutredningen sålunda i princip vill koncessionera förmedling av regelbundna godstransporter, har utredningen i överensstämmelse med 1936 års proposition ansett sig böra undantaga transportförmedling, som utövare av yrkesmässig trafik bedriver allenast i den utsträckning, som erfordras för trafik med bilar, som han erhållit tillstånd att använda i sin trafik. I detta fall ingår ju förmedlingen som ett normalt led i utövandet av den yrkesmässiga trafiken.

I 1936 års proposition undantogs från koncessionsplikt jämväl uppsamlingsplatser vid hamnar eller järnvägsstationer samt transportförmedling, vilken drives allenast såsom underordnad del av handels- eller därmed jämförlig rörelse. Dessa undantag har 1936 års trafikutredning icke upptagit i sitt förslag. Dessa slag av förmedlingsverksamhet anser utredningen i betydande utsträckning ändock falla utanför en reglering, som endast avser förmedling av regelbundna transporter. I den mån nämnda former av förmedling resultera i dylika regelbundna transporter, anser utredningen skäl icke föreligga att göra avsteg från den allmänna principen. I den utsträckning dessa förmedlingsformer kunna anses berättigade, torde tillstånd icke komma att vägras, varvid tillståndet, därest förhållandena därtill föranleda, kan begränsas i erforderlig omfattning.

I fråga om den transportförmedling, som sålunda anses böra närmare regleras i lagstiftningen, föreslår utredningen samma krav på regelbundenhet som ifråga om linjetrafik för godsbefordran, nämligen att transport vanligen äger rum minst två gånger i varje kalendervecka. Enligt 1936 års proposition skulle beträffande förmedling transport anses regelbunden, därest den vanligen ägde rum en gång för kalendervecka eller oftare.

Enligt trafikutredningens uppfattning bör beslutanderätten i tillståndsfrågor av förevarande slag förläggas till statens biltrafiknämnd.

Tillstånd bör enligt utredningens mening lämnas endast om rörelsen är behöflig och i övrigt lämplig. Därest förhållandena icke till annat föranleda, bör enligt utredningens förslag tillstånd lämnas sammanslutningar av gods- trafikutövare. Skälig hänsyn bör emellertid, framhåller utredningen, tagas till de vid förordningens ikraftträdande redan bestående transportförmedlingsföretagen.

Beträffande sådan transportförmedling, varom här är fråga, anser utredningen bestämmelserna om linjetrafik för godsbefordran i tillämpliga delar böra gälla.

Innehavare av tillstånd till transportförmedling bör enligt utredningens förslag vara pliktig att föra driftstatistik i enlighet med de föreskrifter, som biltrafiknämnden kan finna lämpligt meddela.

I 1936 års proposition hade i mom. 6 stadgats, att gods finge i transportförmedling för befordran utlämnas endast till bil, som godkänts för yrkesmässig trafik. Enligt trafikutredningens mening kan en dylik bestämmelse undvaras. I tillståndsbeviset bör lämpligen utsägas, att gods får utlämnas endast till bil i yrkesmässig trafik. Utredningen anser det finnas anledning antaga, att innehavare av tillstånd till transportförmedling skall finna med sitt intresse förenligt att lojalt ställa sig till efterrättelse meddelade föreskrifter. Utredningen föreslår slutligen bestämmelser, enligt vilka tillstånd till transportförmedling kan återkallas eller indragas på viss tid, då förhållandena därtill föranleda, eller varning i stället meddelas.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

Trafikutredningens förslag om koncessionering av transportförmedling för regelbunden trafik har i flertalet däröver avgivna yttranden icke framkallat principiella invändningar. Nedan angivna myndigheter och institutioner ifrågasätta dock lämpligheten av ett koncessionsförfarande.

Tre *handelskammare*, till vilka *kommerskollegium* ansluter sig, anse det i hög grad tveksamt, om en reglering av transportförmedlingsverksamheten, såsom trafikutredningen föreslagit, verkligen kan vara nödvändig.

*Länsstyrelsen i Skaraborgs län* förklarar sig sakna erfarenhet, huruvida förmedling av godstransporter nått en sådan utveckling, att en rättslig reglering med koncessionstvång kan anses nödvändig; för varje fall känner sig länsstyrelsen icke övertygad därom.

Beträffande sättet för tillstånds meddelande framhåller *länsstyrelsen i Örebro län*, att tillstånd torde lika väl kunna meddelas av länsstyrelse.

*Länsstyrelsen i Kronobergs län* föreslår, att från tillämpningen av bestämmelserna om koncessionsförfarande undantagas ej blott transporter uteslutande inom stad utan även transporter, som äga rum inom ett och samma län eller trafikområde, eller att, därest tillstånd anses erforderligt även för förmedling av dylika begränsade transporter, vederbörande länsstyrelse skall utgöra tillståndsmyndighet.

Den, under mom. 3 föreslagna bestämmelsen att tillstånd skall lämnas sammanslutning av utövare av yrkesmässig trafik för godsbefordran, därest förhållandena icke till annat föranleda, avstyrkes av ovan nämnda *handelskammare*, *kommerskollegium*, *kooperativa förbundet*, *länsstyrelsen i Skaraborgs län*, *industrieförbundet* och *kungl. automobilklubben*.

I avseende härå framhålles, bland annat, att det bör förebyggas, att genom tillämpning av ett dylikt stadgande transportmonopol skulle uppkomma för vissa grenar av linjetrafik. I varje fall bör i författningen givas

uttryck även åt den tanken, att vid prövning av föreliggande ansökningar hänsyn skall tagas till sökandens förutsättningar att kunna ordna sina transporter enligt rationella grunder.

Ett företag för bedrivande av fjärrtrafik framhåller, att det endast är rätt och billigt, att de godsförmedlingsföretag, som under det senaste året med uppoffring av kapital och arbete banat väg för organiserandet av den långväga godsbiltrafiken, beredas företrädesrätt framför tilltänkta nya företag, vilka i så fall komme att etableras i konkurrens med de redan bestående. Skötseln av godsförmedlingsverksamheten tarvar sådan ingående kännedom om den rent affärsmässiga sidan av samlastningsverksamheten, vilken utövarna av själva transportarbetet som regel knappast kunna förutsättas äga.

Å andra sidan framhålla åtskilliga organisationer av trafikbilägare, att de biträda förslaget om koncessionering av transportförmedlingsverksamheten endast under den bestämda förutsättningen, att trafikbilägarnas egna organisationer vid prövning av ansökningar om dylika koncessioner erhålla den berättigade ställning, som trafikutredningen i motiven tydligt avsett.

I övrigt föreslås beträffande detaljer vissa ändringar.

#### Departementschefen.

Omfattningen av de godstransporter med automobil, som ombesörjas genom olika anstalter för transportförmedling, är numera betydande. Enligt i trafikutredningens betänkande (sid. 326) anförda uppgifter disponerade exempelvis två dylika företag ett sextiototal godsuppsamlingscentraler, spridda över större delen av landet, till vilka omkring 600 vagnar voro anslutna, och den genom dem förmedlade totala godsomsättningen uppgick under år 1937 till 230,000 ton, motsvarande ett transportarbete av cirka 50 miljoner tonkm, varav huvuddelen å distanser över 100 km.

Till övervägande del grundas denna trafik icke på tillstånd för de företag, som i realiteten ombesörja densamma, utan på trafiktillstånd för de enskilda automobilägarna, vilka — med anlitande av den vidsträckta rätt att ombesörja transporter, som tillkommer dem enligt § 25 i 1930 års motorfordonsförordning och som i princip lämnas orubbad enligt 22 § i nu föreliggande förslag — på de olika godsuppsamlingsställena hämta gods för befordran till annan ort i riket, i flertalet fall belägen på avstånd, som ansetts innebära fjärrtrafik.

I själva verket har härigenom utanför det eljest erforderliga koncessionsförfarandet uppvuxit en trafikform, som i samhällsekonomisk betydelse vida överträffar många av de former av yrkesmässig trafik, för vilkas bedrivande särskilt tillstånd erfordras.

Otvivelaktigt har i flera avseenden denna form av trafik medfört fördelar. Onödiga hinder synas mig därför icke böra läggas i vägen för en fortsatt utveckling av denna rörelse under sunda former.

Däremot synes det mig med fullt fog kunna krävas, att yrkesmässig trafik även i denna form i allt väsentligt — med de modifikationer, som be-

tingas av rörelsens egenart — underkastas samma villkor som andra former av rörelsen. Likaväl för denna som för andra former av yrkesmässig trafik synes därför rätten till dess bedrivande böra kräva offentlig myndighets tillstånd. Att fortfarande liksom hittills lämna denna del av rörelsen utanför regleringen i övrigt synes med den tillväxande betydelsen av denna rörelseform möta allt större betänkligheter, särskilt som detta skulle medföra, att effekten av övriga åtgärder för den yrkesmässiga trafikens reglering skulle försvagas eller äventyras.

Ett koncessionsförfarande av i huvudsak den innebörd, som i detta sammanhang föreslagits, har ej heller i och för sig mött motstånd från nu bestående företag; dessas intresse är huvudsakligen, att den ifrågasatta regleringen icke berövar dem frukten av det arbete och de kostnader, de hittills nedlagt å organiserandet av denna form av trafik, och icke innebär hinder för fortsatt bedrivande av densamma.

Beträffande sättet för regleringens genomförande är jag ense med trafikutredningen därom att meddelandet av tillstånd till bedrivande av sådan rörelse, varom här är fråga, bör med hänsyn till rörelsens betydelse och till att lokala transporter i princip icke äro underkastade koncessionsförfarandet ankomma på biltrafiknämnden.

Skyldighet att söka tillstånd skulle enligt trafikutredningens förslag begränsas till det fall, att regelbundna transporter skola anordnas genom rörelsen. Med regelbundenhet förstås härvid, såsom framgår av motiven och en jämförelse med mom. 2 i utredningens förslag, icke ett visst antal från transportförmedlingen utgående eller dit ankommande transporter överhuvud utan ett visst antal transporter mellan bestämda orter. Denna princip synes dock icke vara i författningstexten mom. 1 tillräckligt tydligt uttryckt. Regelbunden transport skall nämligen enligt detsamma anses föreligga, när körning vanligen äger rum minst två gånger varje kalendervecka. Att fråga därvid är om körning mellan vissa bestämda platser finnes däremot icke angivet i författningstexten. Förslaget synes mig böra i detta avseende förtydligas och har även i övrigt i viss mån redaktionellt bearbetats.

Från skyldighet att söka tillstånd skulle enligt utredningens förslag undantagas godstransporter uteslutande inom stad, såvitt ej biltrafiknämnden anordnades förordnat, varjämte biltrafiknämnden i fråga om godsbefordran uteslutande inom visst annat område än stad eller viss vägsträcka skulle kunna förordna om undantag eller modifikationer.

Från skyldighet att söka tillstånd skulle därjämte enligt utredningens förslag undantagas transportförmedling, som utövare av yrkesmässig trafik bedriver allenast i den utsträckning, som erfordras för trafik med bilar, som han erhållit tillstånd att använda i sin trafik.

Trafikutredningens förslag i dessa delar har ej föranlett erinran från min sida.

Utredningen har icke funnit skäl att upptaga ytterligare två undantag, som angivits i 1936 års proposition, nämligen anordnande av uppsamlingsplatser vid hamnar eller järnvägsstationer samt transportförmedling, vilken

drives allenast såsom underordnad del av handels- eller därmed jämförlig rörelse. Utredningen utgår därvid från att, om tillstånd skulle anses erforderligt på grund av att genom rörelsen regelbundna transporter skulle komma att anordnas, tillstånd icke torde komma att vägras.

För egen del finner jag intet offentligt intresse påkalla, att skyldighet att söka tillstånd till sistnämnda båda slag av rörelse skulle föreskrivas. Vad till en början anordnandet av uppsamlingsplatser vid hamnar eller järnvägsstationer angår, skulle det, om dessa ej undantoges från koncessionsplikt, sannolikt bliva nödvändigt att söka tillstånd för praktiskt taget alla sådana, då nämligen en hamn eller järnvägsstation i regel utgör inlastnings- eller avlastningsplats för omkringliggande orter, bland vilka städse torde finnas åtminstone någon, till vilken transporter anordnas två gånger i veckan eller oftare. Skyldighet att i dylikt fall söka tillstånd skulle därför onödigtvis framkalla något tusental ansökningar, vilka av praktiska skäl icke kunde föranleda något annat beslut än bifall.

I huvudsak detsamma gäller om det andra i 1936 års proposition föreslagna undantaget, nämligen transportförmedling, som bedrives allenast såsom underordnad del av handels- eller därmed jämförlig rörelse. Fråga är därvid huvudsakligen om sådana fall som då exempelvis allmänheten vant sig vid att till en handelsbod på landet inlämna gods för befordran med automobil, som plägar anlöpa densamma bland annat för att medtaga dylikt gods, som väntar på befordran. Även denna form av rörelse synes vara av alltför ringa betydelse ur allmän transporthushållningssynpunkt för att särskilt tillstånd skulle anses erforderligt för dess bedrivande.

Vad angår förutsättningarna för tillstånds meddelande är jag med trafikutredningen ense om, att även i detta fall behovsprincipen bör vara avgörande samt att tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behöfelig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma. Om dessa förutsättningar för tillstånds erhållande tydligt fastställas i författningen, torde i flertalet fall sammanslutningar av trafikutövare finnas kvalificerade till tillstånds erhållande framför andra eventuella sökande. Däremot finner jag tveksamt, huruvida genom författningen bör fastslås, att dylikt tillstånd skall lämnas allenast dylik sammanslutning, därest förhållandena icke till annat föranleda. Angeläget är här liksom eljest att motverka monopolartade tendenser. Särskilt då fråga är om företag i större skala, måste även hänsyn tagas till alltför många faktorer för att allenast en av dem skulle kunna tillerkännas utslagsgivande betydelse.

På grund härav har jag ansett den av trafikutredningen föreslagna företrädesrätten böra utgå ur författningsförslaget.

I likhet med trafikutredningen förutsätter jag, att vid tillstånds meddelande skälig hänsyn tages till vid förordningens ikraftträdande redan bestående transportförmedlingsföretag.

Utredningens förslag har i övrigt föranlett endast mindre väsentliga ändringar, för vilkas innehåll icke torde behöva närmare redogöras.

**Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.**

34—40 §§.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 330—345.)

Under 34—40 §§ i trafikutredningens förslag upptagas bestämmelser i avseende å förordningens efterlevnad. I vad avser grunderna för innehållet av 34—38 §§, som reglera ansvarsfrågor, hänvisas till betänkandet.

De under sistnämnda paragrafer föreslagna bestämmelserna hava endast föranlett ett par *yttranden*, vilka avse frågan om straffsатserna.

**Departementschefen.**

Utredningens förslag under 34—38 §§ har i sak icke givit anledning till annan erinran från min sida, än att jag ansett föreskrift om att fängelse må under synnerligen försvårande omständigheter ifrågakomma såsom straffpåföljd för i 34 § 1 mom. angivna förseelser böra utgå ur förslaget.

**Skyldighet för biltrafiknämnden, länsstyrelse och polismyndighet att göra vissa framställningar m. m.**

39 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 346—347.)

Enligt § 23 i 1936 års proposition skulle vägtrafikmyndigheten äga att på framställning av vederbörande eller därest skäl därtill eljest finnes hos tillståndsgivande myndighet påkalla beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd ävensom under Kungl. Maj:ts prövning draga beslut, som i anledning därav meddelades.

I § 47 i samma proposition stadgades, att om polismyndighet eller vägtrafikmyndighet eller dess ombud funne anledning förekomma till återkallelse av trafikkort eller tillstånd, varom förmäldes i förordningen, vederbörande skulle därom göra framställning hos den myndighet, som hade att meddela sådan återkallelse. Denna bestämmelse har — såvitt angår polismyndighet — motsvarighet i 52 § i 1930 års motorfordonsförordning (jämför 36 § i 1936 års motorfordonsförordning).

1936 års trafikutredning anser dessa bestämmelser lämpligen kunna sammanslås till ett stadgande, vilket upptagits i förevarande paragraf. Enligt trafikutredningens uppfattning bör biltrafiknämnden tillerkännas rätt att, under iakttagande av stadgad besvärstid, draga länsstyrelsernas beslut enligt förordningen över huvud taget under Kungl. Maj:ts prövning.

Bestämmelse i detta syfte har upptagits i andra stycket av förevarande paragraf.

**Yttranden över trafikutredningens förslag.**

Mot sistnämnda bestämmelse hava erinringar framställts av *länsstyrelserna i Uppsala, Södermanlands, Värmlands, Älvsborgs och Örebro län*.

I huvudsak anföres därvid, att den sålunda föreslagna befogenheten för biltrafiknämnden icke kan anses erforderlig med hänsyn till parternas möjlighet att i vanlig ordning överklaga länsstyrelses beslut. De enskilda intressenterna hava ingalunda visat sig sakna förmåga att tillvarataga sina intressen genom besvär. Den föreslagna besvärsproceduren torde framkalla en för såväl biltrafiknämnden som länsstyrelserna betungande skriftväxling utan i någon mån motsvarande praktisk nytta. Skulle biltrafiknämnden tillerkännas dylik befogenhet, vore följdriktigt, att länsstyrelserna anvisades att vid behov draga biltrafiknämndens beslut under Kungl. Maj:ts prövning.

#### Departementschefen.

Enligt föreliggande förslag till förordning skulle det ankomma på biltrafiknämnden, bland annat, att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken och främja en sund utveckling av densamma.

För att biltrafiknämnden skall kunna fylla en dylik uppgift torde det vara nödvändigt, att den icke tilldelas allenast en roll av passiv iakttagare av polismyndigheters och länsstyrelserns åtgärder med avseende å den yrkesmässiga trafiken, utan att den är befogad att aktivt ingripa för att åstadkomma rättelse i missförhållanden eller för att taga initiativ till eller påskynda utvecklingen av åtgärder i positiv riktning. Nämnden bör sålunda äga befogenhet att till polismyndigheter eller länsstyrelser göra framställningar i nyss angivna syfte och i sista hand att — på sätt av utredningen föreslagits — under vederbörande besvärsinstans' prövning draga befogenheten av beslut, som av länsstyrelse (eller polismyndighet) meddelats enligt förevarande förordning.

Mot utredningens förslag i denna del har invänts, att den ifrågasatta befogenheten skulle vara överflödig, enär vederbörande part själv skulle kunna genom besvär tillvarataga sina intressen. Emellertid är tydligen den befogenhet, varom här är fråga, icke avsedd att användas i någon enskild parts intresse utan för att — måhända i strid mot parts egen önskan — genom hänvändelse till vederbörande myndighet söka åstadkomma sådana åtgärder, som enligt biltrafiknämndens mening kunde leda till en mera ändamålsenlig organisation av den yrkesmässiga trafiken, men som vederbörande länsstyrelse eller polismyndighet icke funnit skäl vidtaga. En dylik befogenhet saknar icke motsvarighet i svensk rätt, då nämligen jämlikt § 13 kungörelsen den 26 juni 1933 (nr 469) angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg länsstyrelse äger hos järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påkalla beslut om säkerhetsanordningars vidtagande m. m. ävensom att till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta av vederbörande styrelse meddelat beslut i ärende, som avses i kungörelsen. Sistnämnda befogenhet, som av länsstyrelserna tagits i anspråk i icke obetydlig omfattning, har därvid visat sig vara av positivt värde.

På grund härav och då en väsentlig förutsättning för att inrättandet av biltrafiknämnden skall medföra avsedd verkan torde vara, att nämnden tillerkännes den befogenhet, varom nu är fråga, har jag icke funnit de i

förevarande avseende gjorda erinringarna böra i sak föranleda ändring av trafikutredningens förslag. Då emellertid polismyndighet i stad med avseende å beställningstrafik för personbefordran tillerkänts i stort sett samma befogenheter som länsstyrelse, torde utredningens förslag böra kompletteras med bestämmelse innebärande befogenhet för biltrafiknämnden att draga jämväl beslut av dylik polismyndighet under vederbörande besvärsinstans' prövning.

I första stycket har i övrigt vidtagits en mindre, redaktionell ändring.

### Särskilda föreskrifter.

#### Definitioner.

#### 41 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 347.)

Första stycket av förevarande paragraf, enligt vilket vad i förordningen stadgas om automobil i tillämpliga delar skall gälla — förutom motorecykel, vilket nu är fallet — jämväl traktortåg, har överflyttats till § 1 andra stycket.

Beträffande frågan om lämpligheten av att i detta sammanhang inordna jämväl transporter, utförda med traktortåg, under bestämmelserna om yrkesmässig trafik med automobil har *1939 års traktorsutredning* anfört, att utredningen icke funnit anledning motsätta sig den föreslagna utvidgningen av begreppet yrkesmässig trafik, såvitt därigenom transporter med traktortåg likställts med transporter utförda genom automobil. Om nämligen överhuvud körning äger rum i sådan omfattning eller under sådana omständigheter i övrigt, att den, utförd med automobil, skulle hava blivit att anse såsom yrkesmässig trafik, synes enligt traktorsutredningens mening någon skillnad i trafikens karaktär av yrkesmässig icke böra föranledas av den omständigheten, att densamma utföres med anlitage av traktortåg i stället för automobil.

#### Förbud för vissa befattningshavare att driva viss verksamhet m. m.

#### 43 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 348—349.)

I § 51 i *1936 års proposition* behandlades spørsmålet om förbud för befattningshavare, på vilka prövning av vissa frågor enligt förordningen ankommer, att driva viss verksamhet eller ombesörja vissa uppdrag. Bestämmelserna härom hade med något jämkad avfattning upptagits från 1932 års trafikutrednings författningsförslag.



**1936 års trafikutrednings förslag.**

Det i nämnda proposition föreslagna stadgandet har i trafikutredningens förslag på det sätt kompletterats, att ämbets- eller tjänsteman, som avses med stadgandet, ej må utöva yrkesmässig trafik eller rörelse, som i §§ 32 och 33 sägs, eller driva handel med smörjmedel eller vara kommissionär eller agent för annan, som utövar sådan trafik eller rörelse.

Trafikutredningen har övervägt, huruvida det ej vore lämpligt att föreskriva, att sådan ämbets- och tjänsteman, som avses i stadgandet, ej får vara styrelseledamot i järnvägsbolag eller sjöfartsföretag. Utredningen har emellertid ansett sig icke böra föreslå något stadgande härom men erinrar i anslutning till vad 1937 års konstitutionsutskott i sitt memorial nr 11 i detta ämne anfört, att det måste anses som ett allmänt intresse, att ämbets- och tjänstemän hos de tillståndsgivande myndigheterna, domare-, åklagare- och polismyndigheter icke driva någon verksamhet eller innehava någon funktion, som kan äventyra deras objektivitet i tjänsteutövningen.

**Yttranden över trafikutredningens förslag.**

*Länsstyrelsen i Älvsborgs län:* Vissa restriktiva bestämmelser på detta område äro fullt befogade. Biförtjänster, som kunna leda till konflikt med ämbetsmannens opartiskhet, böra undvikas. Men det är ett för långt drivet intrång i privatlivet att exempelvis kategoriskt förbjuda en tjänsteman styrelseledamotskap i ett bilföretag, som grundar sig på en ärvd andel i detta. Man drar sig för att förbjuda vederbörande att vara ekonomiskt intresserad i ett sådant företag och man lär icke kunna förhindra partiskhet på grund av eventuella personliga förbindelser. Då är det långt bättre att låta intressentskapet öppet framträda med ty åtföljande jävighet vid vissa beslutsfattande eller föredragande. Undantag från paragrafen bör därför kunna medgivas genom tillstånd av länsstyrelsen eller Kungl. Maj:t.

*Länsstyrelsen i Östergötlands län:* Förbudet bör icke omfatta även tjänsteman, som har att »till föredragning bereda» ärenden, varom i paragrafen är fråga. Det måste anses som en olägenhet, om allmänheten skulle helt avskäras från möjligheten att för erhållande av expeditionell hjälp vända sig till tjänstemän, vilka vunnit stor sakkunskap på området.

**Departementschefen.**

Med länsstyrelsen i Älvsborgs län är jag ense så till vida, att jag finner undantag från ifrågavarande bestämmelser böra ifrågakomma, om särskilda skäl därtill föranleda. Då emellertid Kungl. Maj:t får anses äga dispensrätt beträffande innehållet av bestämmelserna i förevarande förordning, torde dylikt undantag kunna, utan ändring av paragrafens innehåll, beviljas genom särskilt beslut av Kungl. Maj:t på framställning av vederbörande.

Vad angår det av länsstyrelsen i Östergötlands län framförda förslaget, att stadgandet icke borde omfatta tjänsteman, som har att till föredragning bereda ärenden av nu ifrågavarande slag, torde böra erinras, att en väsentlig

förutsättning för effekten av den ifrågasatta bestämmelsen torde vara, att stadgandet icke möjliggör överflyttning av verksamhet, som man anser icke förenlig med vederbörandes tjänstebefattning, från en tjänsteman till en annan. Stadgandet torde därför i denna del lämpligen böra erhålla den omfattning, som angivits i trafikutredningens förslag. Den rättssökande allmänhetens intressen torde härigenom icke trädas för nära, då ju densamma kan erhålla erforderligt biträde med ansökningars uppsättande, ingivande och bevakning hos vederbörande kommissionär.

#### Tid för ikraftträdande av beslut enligt förordningen.

#### 44 §.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 349—352.)

#### 1936 års trafikutrednings förslag.

Beträffande tid för ikraftträdande av beslut enligt förordningen föreslår 1936 års trafikutredning bestämmelser i huvudsaklig överensstämmelse med 1936 års proposition.

I förhållande till nu gällande, i § 55 i 1930 års motorfordonsförordning innehållna bestämmelser i samma ämne innebär förslaget i huvudsak den ändring, att beslut icke allenast om trafiktillstånd utan även om tillstånd att bedriva uthyrningsrörelse eller transportförmedling icke skall bliva gällande, förrän beslutet vunnit laga kraft eller, där besvär däremot anförts, beslutet blivit slutligen fastställt. Den tillståndsgivande myndigheten skall dock äga rätt att på grund av särskilda skäl i tillståndet annorlunda förordna. Besvärstiden för beslut om dylikt tillstånd föreslås i samtliga dessa fall skola räknas från det beslutet tillkännagivits genom anslag i vederbörande myndighets lokal på sätt redan nu är fallet i fråga om beslut angående trafiktillstånd; tiden, inom vilken anslag skall ske, föreslås dock sänkt från nu fastställda åtta till två dagar från beslutets dag.

Beslut om återkallelse av trafikkort föreslås liksom hittills gå i omedelbar verkställighet, där ej länsstyrelse annorlunda förordnat.

Övriga enligt förordningen meddelade beslut skola liksom för närvarande utan hinder av besvär gälla, intill dess annorlunda kan bliva vederbörigen förordnat.

Beträffande grunderna för förslaget hänvisas till trafikutredningens betänkande.

#### Yttranden över trafikutredningens förslag.

Länsstyrelserna i Örebro och Västernorrlands län anse det önskvärt, att beslut i sådana ärenden, som avses i 11 §, finge regelmässigt tillämpas utan hinder av att de icke vunnit laga kraft. Först därigenom blir det förenklade förfarandet i sådana ärenden till verklig fördel. Länsstyrelsen i Örebro län tillägger, att tillståndsgivande myndigheten emellertid bör, därest medgivande jämlikt nämnda paragraf lämnats, äga rätt föreskriva, att beslutet

icke skall vara gällande, förrän det vunnit laga kraft, om särskilda förhållanden föreligga.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* framhåller, att enligt utredningens förslag även sådana beslut om ökning av maximilast eller passagerarantal, som omförmälas i 4 § 1 mom. 2 st., icke skulle bli gällande förrän beslutet vunnit laga kraft, där ej på grund av särskilda skäl i tillståndet annorlunda förordnats. Denna föreskrift anser länsstyrelsen bli allt för betungande.

Åtskilliga *organisationer av trafikbilägare* anse, att huvudregeln, enligt vilken beslut, som innefattar trafikillstånd m. m., icke skall bli gällande, förrän beslutet vunnit laga kraft, bör gälla utan undantag.

*Länsstyrelsen i Östergötlands län* anser den föreslagna förkortningen av tiden för anslag av beslut angående trafikillstånd m. m. till två dagar medföra för kort anslagstid, åtminstone då det gäller beslut, som meddelas av två eller flera länsstyrelser gemensamt.

*Svenska transportarbetareförbundet* anser det i hög grad otillfredsställande, att indragning av trafikkort skall, liksom fallet är med indragning av körkort, kunna ske, utan att vederbörande tillåtes klaga över beslutet, innan detsamma verkställs. Indragningen av ett trafikkort eller körkort är för den löneanställda ett straff mera kännbart än t. ex. det bötesstraff, som utdömes för en förseelse, i det att indragningen medför arbetslöshet och ekonomisk misär för den, som träffats därav, såväl som för hans familj. Indragning av trafikkort bör därför — såframt ej fråga är om indragning för fylleri vid ratten — icke ske, utan att den, som utsättes för indragningsförfarandet, får tillfälle att underställa Kungl. Maj:t sådan åtgärd.

#### Departementschefen.

På sätt framhållits under 19 §, anser jag i detta sammanhang bestämmelse böra införas, att beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafikillstånd — varmed bör jämsställas beslut om indragning av tillstånd att bedriva uthyrningsrörelse eller transportförmedling — icke skall bli gällande förrän den, som avses med beslutet, därav erhållit del. Trafikutredningens förslag har i detta avseende kompletterats.

Likaledes har i förslaget vidtagits den jämkning, som betingas av att rätt till besvär jämväl över polismyndighets enligt denna förordning meddelade beslut bör vara medgiven.

I likhet med länsstyrelserna i Örebro och Västernorrlands län finner jag lämpligt, att beslut i sådana ärenden som avses i § 11, regelmässigt få tillämpas utan hinder av att de icke vunnit laga kraft; dock bör den tillståndsgivande myndigheten äga rätt att, när anledning därtill förekommer, föreskriva, att beslutet icke skall vara gällande, förrän det vunnit laga kraft. Då emellertid en sådan tillämpning synes kunna följa redan genom innehållet av nu ifrågavarande stadgande i dess av trafikutredningen föreslagna lydelse, har jag icke funnit något tillägg i detta syfte erforderligt.

Vad av länsstyrelsen i Östergötlands län erinrats angående längden av anslagstiden har jag funnit böra föranleda den jämkning, att nämnda tid fast-

ställes till fem i stället för av utredningen föreslagna två dagar från beslutets dag.

Vad angår den av svenska transportarbetareförbundet gjorda erinringen mot föreslagna bestämmelser beträffande verkställigheten av beslut om återkallelse av körkort, må erinras om följande.

Enligt nu gällande bestämmelser i 1930 års motorfordonsförordning § 29 mom. 6 går beslut om återkallande av trafik kort i omedelbar verkställighet. Någon mindre kännbar påföljd, såsom t. ex. sådan varning, som kan föregå återkallelse av körkort, kan icke förekomma, då fråga om indragning av trafik kort uppkommer. I båda dessa avseenden innebär det nu föreliggande förslaget jämkningar till fördel för trafik kortsinnehavare. Enligt 27 § 5 mom. skulle nämligen länsstyrelse äga befogenhet icke allenast att återkalla trafik kort utan även att, om det kan antagas, att förare skall utan sådan åtgärd låta rätta sig, meddela varning. Enligt sista stycket i nu förevarande paragraf skulle tillika länsstyrelse tillerkännas befogenhet att förordna, att beslut om återkallelse av trafik kort icke skulle gå i omedelbar verkställighet.

Beträffande tillämpningen av detta stadgande har trafik utredningen framhållit, att det i sådana fall, då endast trafik kortet, men icke körkortet återkallats, många gånger torde vara motiverat att låta anstå med verkställigheten, till dess beslutet vunnit laga kraft eller fastställts. Om däremot jämte trafik kortet även körkortet indragits, bör enligt huvudregeln återkallelsen av trafik kortet gå i omedelbar verkställighet, eftersom en beslutad körkortsindragning omedelbart verkställs.

Genom dessa ändringar synes länsstyrelserna hava beretts tillräcklig möjlighet att, då fråga om återkallelse av trafik kort förekommer, taga hänsyn till sådana särskilda förhållanden, som kunna föranleda anstånd med beslutets verkställande; och då en längre gående eftergift i detta avseende skulle äventyra trafiksäkerheten, har jag icke funnit skäl att i detta avseende föreslå ändring i trafik utredningens förslag.

Vad i övrigt mot förslaget erinrats i ovan anförda yttranden har jag icke funnit böra föranleda ändring i förslaget.

#### Undantags- och tillämpningsbestämmelser.

##### 45 §.

(Jämför trafik utredningens betänkande sid. 353—354.)

Första stycket av utredningens förslag under förevarande paragraf har, såsom tidigare framhållits, överflyttats till 2 §.

Andra stycket i förslaget, vilket på grund härav utgör innehållet av förevarande paragraf, torde icke erfordra motivering.

##### 46 §.

I förevarande paragraf har utredningen i likhet med 1936 års proposition upptagit bestämmelse, att förfaranden, som uppenbart åsyfta kringgående

av bestämmelserna i denna förordning, skola anses utan verkan vid uppkommande frågor om tillämpligheten av förordningen.

#### Yttranden.

Av tre länsstyrelser ifrågasättes, huruvida bestämmelsen är behövlig, då densamma torde gälla vid all materiell domstolsprövning.

En länsstyrelse anser paragrafen böra erhålla en mera klar avfattning.

Länsstyrelsen i Västerbottens län ifrågasätter, om icke i detta sammanhang bör direkt utsägas, att s. k. andelsbilar äro att hänföra till bilar i yrkesmässig trafik. Det blir nämligen allt vanligare, att jordbrukare sammansluta sig till en förening, som håller bil för transport av mjölk för medlemmarnas räkning, därvid medlemmarna tillförsäkras kostnadsfria transporter av annat gods och jämväl personbefordran.

#### Departementschefen.

Då, såsom i vissa yttranden erinrats, den princip, varåt förevarande paragraf ger uttryck, i och för sig får anses gällande även i fråga om tolkningen av andra författningar och jämväl utan särskild föreskrift torde tillämpas av domstolarna, har jag icke funnit skäl att i en författning av nu ifrågavarande slag medtaga det föreslagna stadgandet.

De av länsstyrelsen i Västerbottens län omförmälda andelsbilarna synas utgöra ett sådant specialfall, att avgörandet av frågan, huruvida deras användning är att hänföra till yrkesmässig trafik, lämpligen torde böra ske snarare genom prövning, i sista hand av domstol, av omständigheterna från fall till fall än genom en allmän författningsbestämmelse. Jag har därför icke funnit skäl föreligga för en bestämmelse i det syfte, som av länsstyrelsen angivits.

### Övergångsbestämmelser.

(Jämför trafikutredningens betänkande sid. 355—356.)

#### 1936 års trafikutrednings förslag.

Övergångsbestämmelserna hava av trafikutredningen utformats i nära anslutning till motsvarande stadganden i propositionen till 1936 års riksdag, dock givetvis med de ändringar, som föranledas av olikheterna mellan de båda författningsförslagens innehåll.

Enligt trafikutredningens mening borde förordningen, därest proposition i ämnet förelades 1939 års riksdag, träda i kraft den 1 juli 1940. Utredningen föreslår, att vid ikraftträdandet gällande tillstånd till linjetrafik skola äga giltighet efter nämnda tidpunkt, samt att stads- och länstrafiktillstånden skola gälla som tillstånd till beställningstrafik, dock med skyldighet för godstrafikutövare att inom viss tid anmäla sig hos vederbörande länsstyrelse för att erhålla besked om lokalområde för trafiken. Tillstånd till yrkesmässig uthyrning av lastbil skulle, i anslutning till vad utredningen tidigare föreslagit, upphöra att gälla vid förordningens ikraftträdande, varemot tillstånd till uthyrning av personbil fortfarande skulle vara gällande.

Utredningen anser det lämpligt, att biltrafiknämnden börjar sin verksamhet snarast möjligt efter det statsmakterna fattat sina beslut rörande den ifrågasatta lagstiftningen. Sålunda bör biltrafiknämnden på ett tidigt stadium av sitt arbete med stöd av inhämtade uppgifter indela landet i lokalområden för beställningstrafiken för godsbefordran. Biltrafiknämnden bör vidare i god tid före förordningens ikraftträdande bilda sig en uppfattning om behovet av särbestämmelser för den regelbundna trafiken i olika delar av landet samt utfärda erforderliga bestämmelser härom. Nämnden bör i god tid meddela föreskrifter om godsförteckningar och driftstatistik, lämna erforderliga tillstånd att anordna regelbundna godstransporter, utarbeta taxor m. m. samt över huvud taget verka för en smidig övergång till den nya ordningen inom biltrafiken.

**Yttranden över trafikutredningens förslag.**

*Länsstyrelsen i Hallands län:* Tillstånd till länstrafik, som enligt nu gällande bestämmelser meddelas, pläga icke angiva stationsorten med den bestämda geografiska avgränsning, som vid angivandet av stationsorten i ett tillstånd till beställningstrafik för personbefordran enligt förslaget måste iakttagas på grund av att stationsorten här kommer att spela samma roll som nuvarande trafikområde för länstrafik för personbefordran. I följd härav bör även utöfning av länstrafik för personbefordran åläggas skyldighet att, om han efter förordningens ikraftträdande önskar fortsätta sin rörelse, inom viss tid anmäla detta till vederbörande länsstyrelse, så att länsstyrelsen kan bliva i tillfälle att, där så finnes erforderligt, angiva stationsorten med nödig geografisk bestämdhet.

*Länsstyrelsen i Värmlands län:* De länstrafiktillstånd, som nu äro i kraft inom Värmlands län, hava nästan undantagslöst meddelats för idkande av visst eller vissa slag av trafik och avsett trafik med allenast en bil utan att vare sig bilantalet eller kapaciteten angivits. I tillståndsresolutionen har vanligen därjämte godkänts bil för trafiken. Vid utbyte av bil har länsstyrelsen städse åberopat det ursprungliga trafikillståndet och vid prövningen av ansökan om utbyte ställt den nya bilens kapacitet i relation till den senast godkända. Ett dylikt förfaringssätt har i viss utsträckning ägt rum jämväl beträffande linjetrafiken. Då det med hänsyn till de av trafikutredningen i § 4 mom. 1 föreslagna bestämmelserna möjligen skulle ifrågasättas, att dylikt trafikillstånd skulle avse »visst fordon», vilket icke varit länsstyrelsens avsikt, hemställas om ett tillägg till övergångsbestämmelserna av innehåll, att, därest icke vid trafikillståndets meddelande angivits antalet bilar eller kapacitet, trafikillståndet skall anses avse det antal bilar och den kapacitet, som gällde vid förordningens ikraftträdande.

*Trafikintendenten i Stockholm:* Den föreslagna skyldigheten för utöfning av stadstrafik för godsbefordran att, därest han efter förordningens ikraftträdande önskar fortsätta sin rörelse, inom viss tid anmäla detta till vederbörande länsstyrelse för att erhålla uppgift om lokalområde torde för huvudstadens vidkommande kunna undvikas om staden — såsom får antagas — kommer att utgöra eget lokalområde.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län:* För närvarande innehavas inom länet tillstånd till uthyrningsrörelse med personbilar av 42 personer. Det är olämpligt, att så många tillståndshavare finnas, varför nu gällande tillstånd böra förklaras upphöra att äga giltighet från och med viss dag, på det att länsstyrelsen må bliva i tillfälle att företaga prövning av behovet.

#### **Departementschefen.**

Tiden för förordningens ikraftträdande måste, då förslaget icke kunnat föreläggas 1939 års riksdag, framflyttas till en senare tidpunkt, vilken — med samma tidsintervall från ett eventuellt riksdagsbeslut om förordningens godkännande, som av utredningen föreslagits — torde böra sättas till den 1 juli 1941. Emellertid måste, såsom även av trafikutredningen framhållits, ett ganska omfattande arbete dessförinnan hava verkställts för att skapa förutsättningar för förordningens tillämpning. För detta ändamål kräves i första hand, att den föreslagna biltrafiknämnden i god tid dessförinnan kan träda i verksamhet; anslag för detta ändamål har under sjätte huvudtiteln av årets statsverksproposition beräknats från och med den 1 januari 1941.

Motsvarande förskjutning torde böra äga rum jämväl i fråga om den tidpunkt, före vilken vissa innehavare av trafikillstånd böra till vederbörande myndighet anmäla önskan att fortsätta sin rörelse för att erhålla uppgift om lokalområde eller — såsom nedan föreslås — stationsort. Något visst datum torde dock icke lämpligen böra fastställas för detta ändamål, då det torde vara uteslutet, att någon trafikutövare skulle berövas rätten att fortsätta sin rörelse allenast på grund av försummelse att ingiva dylik anmälan före viss dag; jag har därför ansett tiden, inom vilken anmälningsskyldigheten skall vara fullgjord, icke böra fixeras på annat sätt, än att den skall hava skett före förordningens ikraftträdande. Tillräcklig garanti mot att fullgörandet av anmälningsskyldigheten på grund härav oskäligt fördröjes torde ligga i den omständigheten, att, om tillståndshavaren dröjer med att fullgöra dylik anmälan, han måste finna sig i att erforderliga, på vederbörande myndighet ankommande beslut om fastställande av lokalområde eller stationsort i motsvarande mån fördröjas.

I utredningens förslag har tillika vidtagits den justering, som föranledes av att uthyrningsrörelse med lastbilar eller släpfordon icke enligt min mening bör förbjudas, på sätt av utredningen föreslagits.

Vad angår innehållet av de över utredningens förslag i nu förevarande del avgivna yttrandena anser jag på av länsstyrelsen i Hallands län anfört skäl sådan anmälningsskyldighet, som avses i länsstyrelsens yttrande, böra åläggas även utövare av länstrafik för personbefordran. Härav föranledd jämkning har vidtagits i trafikutredningens förslag.

Någon åtgärd för det av länsstyrelsen i Värmlands län avsedda ändamål torde icke vara erforderligt att i detta sammanhang vidtaga, då nämligen vederbörande länsstyrelse själv genom beslut från fall till fall torde kunna åstadkomma det förtydligande i fråga om trafikillstånd eventuella innehåll, som länsstyrelsen må finna erforderligt.

I likhet med trafikintendenten i Stockholm anser jag anmälningsskyldighet icke behöva åläggas utövare av stadstrafik för godsbefordran med stationsort i Stockholm, därest huvudstaden kommer att utgöra eget lokalområde. Bestämmelse i detta syfte torde emellertid icke böra meddelas i detta sammanhang utan först sedan beslut om lokalområdesindelningen vunnit laga kraft. Lämpligen torde beslutet kunna meddelas av Kungl. Maj:t i form av dispens i erforderlig omfattning från ifrågavarande anmälningsskyldighet.

Det av länsstyrelsen i Malmöhus län framförda förslaget, att gällande tillstånd till uthyrningsrörelse med personbilar skulle förklaras upphöra att äga giltighet från och med viss dag, för att lämna vederbörande länsstyrelse tillfälle att företaga prövning av behovet har jag icke kunna biträda, då en bestämmelse i dylikt syfte skulle för tillståndshavarna medföra en allt för stor rättsosäkerhet. Eventuellt erforderliga justeringar i omförmälda avseende torde snarare böra ske genom beslut från fall till fall, i den mån anledning därtill yppat sig, än genom ett generellt upphävande av samtliga tillstånd.

#### Departementschefens hemställan.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte besluta

*ej mindre* inhämta riksdagens yttrande över ifrågavarande författningsförslag, med förklarande därvid att Kungl. Maj:t vill, efter mottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av samma förslag och förordna om författningars utfärdande i ämnet,

*än även* föreslå riksdagen att å sjätte huvudtiteln för budgetåret 1940/41 anvisa

*dels till Statens biltrafiknämnd: Avlöningar ett förslagsanslag* av kronor ..... 33,000

*dels ock till Statens biltrafiknämnd: Omkostnader ett förslagsanslag* av kronor ..... 20,000

eller sammanlagt *förslagsanslag* av kronor 53,000 att avräknas mot automobilskattemedlen.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Sigurd Lang.



**1936 års trafikutrednings  
förslag**  
till  
**förordning angående yrkesmässig biltrafik m. m.**

Härigenom förordnas som följer:

**Begreppet yrkesmässig trafik.**

§ 1.

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

Från tillämpningen av denna förordning undantagas:

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

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

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

**Om uppsikt över den yrkesmässiga trafiken.**

§ 2.

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

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

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

Ledamot och ersättare skola vara svenska medborgare och hava uppnått tjugufem års ålder. Ej må befattningen innehavas av den, som står under förmyndarskap eller som är i konkurstillstånd eller vars egendom, utan att vara avträdd till konkurs, förvaltas för borgenärernas räkning.

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

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

Närmare föreskrifter angående biltrafiknämndens verksamhet meddelas av Konungen.

### Beteckningar för olika slag av yrkesmässig trafik m. m.

#### § 3.

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

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

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

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

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

#### § 4.

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

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

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

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

I övriga fall meddelas trafiktillstånd av länsstyrelse.

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

#### § 5.

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

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

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

#### Om ansökningsförfarandet.

##### § 6.

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

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

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

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

##### § 7.

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

##### § 8.

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

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

##### § 9.

Över ansökan om tillstånd till beställningstrafik skall länsstyrelse, som har att meddela dylikt tillstånd, höra polismyndigheten i den ort, varest

bil, som kommer att användas i trafiken, avses skola hava sin stationsort, samt genom tillkännagivande i på förhand bestämd tidning bereda trafikföretag, sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik samt andra inom länet, vilka ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig. Kostnaderna för nämnda tillkännagivande skola gäldas av sökanden.

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

#### § 10.

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

#### § 11.

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

att fortsätta av annan bedriven trafik,

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

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

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

att öka antalet omnibusar i linjetrafik,

att utbyta omnibus eller personbil,

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

#### Om trafiktillstånds meddelande m. m.

#### § 12.

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

Trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter finnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökans ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan. Avser ansökan tillstånd till linjetrafik i konkurrens med trafik, bedriven av förut bestående trafikföretag, skall, därest tillstånd meddelas och förhållandena icke till annat föranleda, sådant lämnas innehavare av dylikt företag, därest denne ansökt därom och i övrigt finnes lämplig såsom trafikutövare.

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

skilda omständigheter till annat föränleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka.

### § 13.

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

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

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

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

### § 14.

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

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

### § 15.

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

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

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

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

### Om trafikregister.

### § 16.

Länsstyrelse skall föra förteckning dels över innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik inom länet dels ock över bilar, som äro godkända för

dylik trafik, dock, såvitt beställningstrafik angår, allenast över bilar med stationsort inom länet.

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

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

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

#### Om trafiktillstånds giltighetstid m. m.

##### § 17.

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

##### § 18.

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

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

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

##### § 19.

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

I fall som i första stycket sägs åligger det dödsboet eller konkursboet, om det vill fortsätta rörelsen, att inom två månader från dödsfallet eller borgenärssammanträdet hos myndighet, som meddelat trafiktillståndet, anmäla person, som antagits till föreståndare för rörelsen. Göres ej anmälan inom föreskriven tid eller prövas den till föreståndare antagne icke vara därtill lämplig, och har i senare fallet dödsboet eller konkursboet icke inom viss av myndigheten fastställd tid anmält annan person, som av myndigheten kan för ändamålet godkännas, anses trafiktillståndet hava upphört der dag, tiden för anmälningsskyldigheten gått till ända eller beslut i frågan meddelades.

##### § 20.

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

sig utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas. Sådan varning må ej överklagas.

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

#### Om vissa med trafikillstånd förenade rättigheter och skyldigheter.

##### § 21.

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

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

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

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

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

##### § 22.

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

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

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

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

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

Länsstyrelsens beslut om sådan inskränkning skall intagas i länskungörelserna.

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

## § 23.

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

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

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

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

## § 24.

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

Sådan förening skall stå under biltrafiknämndens uppsikt.

**Om bilar i yrkesmässig trafik m. m.**

## § 25.

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

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

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



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

*Mom. 2.* Bil, som användes i yrkesmässig trafik för personbefordran, skall sist inom ett år efter närmast föregående besiktning uppvisas för besiktningssman i det tjänstgöringsdistrikt, inom vilket bilen har sin hemort, för att undergå efterbesiktning. Därvid skall företes för bilen senast utfärdat besiktningssinstrument eller, i förekommande fall, typintyg.

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

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

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

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

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

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

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

## § 26.

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

### Om förare av bil i yrkesmässig trafik.

## § 27.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## § 28.

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

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

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

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

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

### Om taxa i yrkesmässig trafik.

#### § 29.

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

    beträffande linjetrafik för godsbefordran av biltrafiknämnden,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Om statistiska uppgifter m. m.

#### § 30.

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

## § 31.

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

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

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

## Om uthyrningsrörelse.

## § 32.

*Mom. 1.* Den, som vill yrkesmässigt uthyra bil för personbefordran utan att förare ställes till förfogande, skall därtill söka tillstånd av länsstyrelsen i det län, varest rörelsen skall bedrivas. Uthyrning av lastbil eller släpfordon är icke tillåten.

Ansökan om tillstånd, som i första stycket sägs, skall innehålla uppgift om ort, å vilken rörelsen skall bedrivas, ävensom om antal av de bilar, som äro avsedda att användas i rörelsen; och skola i övrigt föreskrifterna i § 6 mom. 1 i tillämpliga delar gälla.

*Mom. 2.* Över ansökan skall länsstyrelse ej mindre höra vederbörande polismyndighet än även, om förhållandena därtill föranleda, lämna vederbörande utövare av yrkesmässig trafik i orten eller sammanslutning av sådana tillfälle att yttra sig.

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

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

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

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

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

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

Vid godkännande skall bestämmas det högsta antal personer, som må befordras med bilen.

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

*Mom. 5.* I bil, som brukas i uthyrningsrörelse, skall finnas anbragt skylt eller märke, angivande bilens karaktär av uthyrningsbil, ävensom anslag om det högsta antal personer, som må befordras med fordonet.

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

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

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

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

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

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

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

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

Allmänna grunder för uppställning av sådana anteckningar fastställas av biltrafiknämnden.

#### Om förmedling av godstransporter.

##### § 33.

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

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

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

I fråga om godsbefordran uteslutande inom visst annat område än stad eller å viss vägsträcka äger biltrafiknämnden, därest förhållandena därtill föranleda, i erforderlig omfattning föreskriva högre grad av regelbun-

denhet för att transportförmedling enligt denna paragraf skall anses föreligga eller eljest förordna, att vad om transportförmedling är stadgat icke skall äga tillämpning.

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

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

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

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

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

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

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

Beslut, som innefattar meddelande av tillstånd eller ändring i eller indragning på viss tid eller återkallelse av förut meddelat tillstånd, skall delgivas länsstyrelse i län, där rörelsen bedrives eller skall bedrivas; och åligger det sådan länsstyrelse att om beslutet underrätta vederbörande polismyndighet och statspolisavdelnings föreståndare. Underrättelse om beslutet skall tillika genom länsstyrelsens försorg intagas i länskungörelserna.

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

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

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

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

## Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

## § 34.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

eller åsidosätts i övrigt av vederbörande myndighet vid meddelande av trafik-tillstånd eller tillstånd till bedrivande av uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller eljest denna förordning lämnade föreskrifter,

straffes den felande med dagsböter.

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

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

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

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

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

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

## § 35.

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

Till enahanda straff vare den förfallen, som åsidosätter föreskrifterna i § 25

mom. 2 femte stycket eller i § 32 mom. 6 andra stycket, jämfört med förstnämnda stadgande.

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

#### § 36.

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

#### § 37.

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

Enahanda grunder skola tillämpas jämväl i fråga om ansvar, som enligt denna förordning skall ådömas innehavare av tillstånd att utöva yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling.

#### § 38.

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

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

#### § 39.

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

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

#### § 40.

Böter, som enligt denna förordning ådömas, tillfalla kronan.



## Särskilda föreskrifter.

## § 41.

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

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

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

## § 42.

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

## § 43.

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

utöva sådan trafik eller rörelse,

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

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

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

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

## § 44.

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

Beslut, som innefattar trafikillstånd eller tillstånd att bedriva uthyrningsrörelse eller transportförmedling, vare, där ej på grund av särskilda skäl i tillståndet annorlunda förordnats, icke gällande, förrän beslutet vunnit laga kraft eller, där besvär däremot anförts, beslutet blivit slutligen fastställt. Dylikt beslut skall anses hava kommit klagande till del den dag, då beslutet tillkännagivits genom anslag i vederbörande myndighets lokal. Sådant tillkännagivande bör ske inom två dagar från beslutets dag.

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

## § 45.

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

För tillämpningen av denna förordning erforderliga föreskrifter meddelas av Konungen.

## § 46.

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

**Övergångsbestämmelser.**

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

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

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

## I N N E H Å L L.

	Sid.
<b>Proposition</b> .....	1
<b>Förslag till förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.</b>	
Begreppet yrkesmässig trafik 1—2 §§ .....	2
Om uppsikt över den yrkesmässiga trafiken 3 § .....	2
Olika slag av yrkesmässig trafik och rätt till dess bedrivande 4—6 §§ .....	3
Om ansökningsförfarandet 7—11 §§ .....	3
Om trafiktillstånd meddelande m. m. 12—15 §§ .....	5
Om trafikregister 16 § .....	7
Om trafiktillstånds giltighetstid m. m. 17—19 §§ .....	7
Om vissa med trafiktillstånd förenade rättigheter och skyldigheter 20—24 §§ .....	8
Om automobiler i yrkesmässig trafik m. m. 25—26 §§ .....	11
Om förare av automobil i yrkesmässig trafik 27—28 §§ .....	12
Om taxa i yrkesmässig trafik 29 § .....	14
Om statistiska uppgifter m. m. 30—31 §§ .....	15
Om uthyrningsrörelse 32 § .....	15
Om förmedling av godstransporter med automobil 33 § .....	16
Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad 34—40 §§ .....	18
Särskilda föreskrifter 41—45 §§ .....	20
Övergångsbestämmelser .....	21
<b>Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden.</b>	
<i>Inledning</i> .....	23
Utredningar före 1936 .....	23
Fortsatt utredningsarbete .....	25
<i>Huvuddragen av 1936 års trafikutrednings förslag</i> .....	26
<i>Yttranden rörande förslagets principiella innebörd</i> .....	29
<i>Bör över huvud en reglering komma till stånd för närvarande?</i> .....	31
<i>Begreppet yrkesmässig trafik 1 §</i> .....	35
<i>Ifrågasatta undantag från förordningens tillämplighetsområde 2 §</i> .....	39
A. Vissa transporter av eller för offentlig myndighet eller för vissa trängande behov (2 § punkt 1) .....	39
B. Vissa transporter för postverkets räkning .....	40
C. Vissa av järnvägsförvaltning anordnade biltransporter .....	42
D. Vissa med sjötransporter kombinerade biltransporter .....	44
E. Vissa transporter i övrigt .....	44
F. Vissa transporter av mjölk och mjölkprodukter m. m. (2 § punkt 2) ..	47
<i>Om uppsikt över den yrkesmässiga trafiken 3 §</i> .....	51
Inrättandet av ett centralt organ .....	51
<i>Olika slag av yrkesmässig trafik och rätt till dess bedrivande 4—6 §§</i> .....	64
Linjetrafik 4 § .....	65
Tillståndsgivande myndigheter m. m. 5 § .....	71
Trafiktillstånds omfattning 6 § .....	79
<i>Om ansökningsförfarandet 7—11 §§</i> .....	80
Ansökans innehåll 7 § .....	80
Handläggning av ärenden angående linjetrafik 8 § .....	83
Handläggning av ärenden angående beställningstrafik 9 § .....	86
Förenklad handläggning av vissa tillståndsärenden 11 § .....	87

	Sid.
<i>Om trafiktillstånds meddelande m. m. 12—15 §§</i> .....	93
Förutsättningar för tillstånd och tillståndets innehåll 12 § .....	93
Lokalområden (trafikområden) m. m. 13 § .....	97
Turlista för linjetrafik 14 § .....	100
Delgivning av beslut angående trafiktillstånd 15 § .....	102
<i>Om trafikregister 16 §</i> .....	103
<i>Om trafiktillstånds giltighetstid m. m. 17—19 §§</i> .....	104
Giltighetstid 17 § 1 mom. ....	104
Överflyttning av trafiktillstånd; förhållandena vid tillståndshavares död eller konkurs 17 § 2 mom. och 18 § .....	105
Ifrågasatta åtgärder till avhjälpande av vissa med tillståndsgivningen förenade olägenheter .....	138
Indragning av trafiktillstånd 19 § .....	139
<i>Om vissa med trafiktillstånd förenade rättigheter och skyldigheter 20—24 §§</i> ..	141
Rätt att i yrkesmässig trafik för personbefordran transportera gods 20 § ..	141
Beställningstrafik för personbefordran 21 § .....	145
Beställningstrafik för godsbefordran 22 § .....	147
Transportplikt 23 § .....	153
Befrämjande av sammanslutningar mellan vissa trafikutövare. Legalisering av beställningskontor 24 § .....	155
<i>Om automobiler i yrkesmässig trafik 25—26 §§</i> .....	162
Godkännande av automobil. Persontrafik med lastautomobil .....	162
Efterbesiktning m. m. ....	164
Underrättelse till besiktningsman .....	166
Förbandslåda .....	166
Taxameter och annan kontrollapparat .....	166
Särskild beteckning å automobil i yrkesmässig trafik 26 § .....	167
<i>Om förare av automobil i yrkesmässig trafik 27—28 §§</i> .....	168
Trafikkorts utfärdande, registrering och återkallelse m. m. 27 § .....	168
Föräres arbetstid 28 § .....	171
<i>Om taxa i yrkesmässig trafik 29 §</i> .....	178
Anteckningar om arbetstid. Transporthandlingar. Driftstatistik 30—31 §§ .....	181
<i>Om uthyrningsrörelse 32 §</i> .....	183
<i>Om förmedling av godstransporter 33 §</i> .....	192
<i>Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad 34—40 §§</i> .....	198
Skyldighet för biltrafiknämnden, länsstyrelse och polismyndighet att göra vissa framställningar 39 § .....	198
<i>Särskilda föreskrifter 41—45 §§</i> .....	200
Definitioner 41 § .....	200
Förbud för vissa befattningshavare att driva viss verksamhet m. m. 43 § ..	200
Tid för ikraftträdande av beslut enligt förordningen 44 § .....	202
Undantags- och tillämpningsbestämmelser .....	204
<i>Övergångsbestämmelser</i> .....	205
<i>Departementschefens hemställan</i> .....	208

#### Bilaga.

1936 års trafikutrednings förslag till förordning angående yrkesmässig biltrafik m. m. ....	209
---	-----