

Nr 20.

Utlåtande i anledning av väckt motion om revision av förordningen om yrkesmässig automobiltrafik i syfte att åstadkomma ett rationellare ordnande av godstransporterna på landsbygden.

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 247, vilken behandlats av andra lagutskottet, har herr *Werner m. fl.* hemställt, att »riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla om revision av kungl. förordningen av den 25 oktober 1940 om yrkesmässig automobiltrafik i syfte att undanröja de hinder som sagda förordning kan innebära emot ett rationellare ordnande av godstransporterna på landsbygden, i de avseenden som i motionen berörts».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för detta yrkande, får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har utskottet, i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver, inhämtat yttrande från statens biltrafiknämnd. Därjämte har på begäran av utskottet yttrande över motionen avgivits av Sveriges lantbruksförbund. Vidare har utskottet berett Sveriges trafikbilägares riksorganisation tillfälle att avgiva yttrande över motionen, men något yttrande från riksorganisationen har icke inkommit till utskottet. I riksorganisationens ställe har yttrande i ärendet avgivits av svenska lasttrafikbilägareförbundet.

Bestämmelser om yrkesmässig automobiltrafik finnas i *förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.* Följande bestämmelser äro i detta sammanhang av intresse.

I 1 § i förordningen lämnas den definition att med yrkesmässig trafik förstås trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran.

Enligt 2 § undantagas från tillämpningen av förordningens bestämmelser om yrkesmässig trafik transporter med ambulansbil, som äges eller drives av staten, landsting, kommun eller sjukvårdsanstalt, samt transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter eller ägg ävensom transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri.

I 3 § stadgas, att det ankommer på en central myndighet — statens bil-

trafiknämnd — samt länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken.

Med linjetrafik förstås enligt 4 § 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.

Yrkesmässig trafik må enligt 5 § bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd (trafiktillstånd). Tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter i skilda län eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastautomobil med maximilast överstigande 3 500 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast 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 trafiktillstånd av länsstyrelsen i det län, varest linjetrafik skall äga rum eller stationsort för beställningstrafik skall förläggas.

I 7—11 §§ i förordningen finnas bestämmelser om ansökningsförfarandet. Beträffande sådan ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik, vars beviljande ankommer på biltrafiknämnden, skall nämnden från vederbörande länsstyrelse infordra yttrande.

Trafiktillstånd må enligt 12 § meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behöblig samt i övrigt lämplig. 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. Därest förhållandena därtill föranleda, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid.

I 24 § stadgas, att innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik skall, därest den tillståndsbeviljande 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 hålla beställningskontor eller handhava de gemensamma uppgifter i övrigt, som myndigheten finner böra för trafikens ordnande åläggas en dylik sammanslutning.

Utövare av yrkesmässig trafik skall enligt 29 § vara underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas av den myndighet, vilken meddelat trafiktillståndet; dock att taxa för beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad skall fastställas i annan ordning.

Beträffande vissa virkestransporter med automobil finnas i en förordning av den 13 mars 1942 särskilda bestämmelser beträffande bl. a. taxa.

Förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. utfärdades sedan Kungl. Maj:t genom propositionen nr 115 vid 1940 års riksdag anhållit om riksdagens yttrande över ett vid propositionen fogat författningsförslag. Andra lagutskottet avgav i ärendet utlåtande, nr 27, som av riksdagen godkändes. Förordningen har senare varit föremål för ändringar i vissa avseenden. Beträffande bland annat förordningens innehåll får utskottet — utöver den redogörelse som lämnats här ovan — hänvisa till den i lageditionen intagna lagtexten samt till nyssnämnda proposition och utlåtande.

Frågor rörande den yrkesmässiga biltrafiken behandlas av *1944 års trafikutredning*. I direktiven för utredningen anföres bland annat följande:

Genom beslut den 19 mars 1943 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för finansdepartementet att föranstalta om utredningar angående vissa ekonomiska problem sammanhängande med omställningen efter ett vapenstillestånd. Enligt planen för dessa undersökningar skulle en utredning verkställas även av de transportproblem, som vid nämnda tidpunkt kunde aktualiseras. Närmast avsågs att dessa problem skulle bli föremål för prövning genom statens trafikkommission.

Vid det utredningsarbete, som sedermera organiserats med stöd av nämnda bemyndigande, ha transportfrågorna emellertid tills vidare lämnats å sido. Skäl torde föreligga att nu realisera den ursprungliga utredningsplanen även i denna del. Såväl vid planläggningen av det allmännas investeringsverksamhet efter kriget som vid bedömningen av näringslivets utvecklingsmöjligheter äro trafikproblemen tydligen av stor vikt, samtidigt som de emellertid representera ett självständigt undersökningsområde och därför kunna prövas relativt oberoende av övriga spörsmål, vilka falla inom den ekonomiska efterkrigsplaneringens ram.

När trafikproblemen nu upptagas till en allmän utredning, är det angeläget att beaktande i första hand skänkes möjligheten att på ett tillfredsställande sätt tillgodose de transportbehov, som kunna väntas framkomma i och med att försörjningen ånyo förbättras och en omställning av näringslivet till fredsproduktion kommer till stånd. I samband därmed bör prövas, vad som kan och bör göras för att förbättra transportmöjligheterna även som i vad mån olika utvecklingslinjer inverka på sysselsättningen av arbetskraften. Redan utredningen av transportfrågorna under den första övergångstiden efter ett vapenstillestånd aktualiserar trafikpolitiska problem av stor räckvidd, vilka måste belysas ur driftsekonomiska och andra synpunkter. Vad angår planeringen på något längre sikt, anmäla sig särskilt vissa frågor rörande den lämpliga avvägningen mellan järnvägs-, sjö- och automobiltransporter. Vid övervägande av hithörande förhållanden bör beaktas vad som för näringslivet i dess helhet är mest ägnat att främja en önskvärd utveckling.

Beträffande utredningens verksamhet uppgives i 1947 års riksdagsberättelse, att utredningen under år 1946 behandlat bl. a. lagstiftningen rörande yrkesmässig biltrafik och därmed sammanhängande spörsmål samt att utredningen beräknas bliva slutförd under första halvåret 1947.

Lagstiftningen rörande yrkesmässig biltrafik är, såsom framgår av ovan lämnade uppgifter, föremål för behandling av 1944 års trafikutredning. Utredningens arbete är ännu icke slutfört. Utskottet anser det icke lämpligt att taga ställning till de av motionärerna påtalade förhållandena, innan resultatet av utredningens arbete föreligger. De frågor, som beröras av motionärerna, synas emellertid böra tagas under övervägande av utredningen.

På grund härav får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville överlämna förevarande motion till 1944 års trafikutredning för att motionen måtte tagas under övervägande vid fullgörandet av utredningens uppdrag.

Stockholm den 11 april 1947.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid ärendets behandling ha närvarit:

från första kammaren: herrar Norman, Holmbäck*, Wistrand, Forslund, Björkman, Sten, Hallagård och Söderkvist;

från andra kammaren: herrar Olovson i Västerås*, Hellbacken, Johnson i Kastanjegården, Hermansson*, Holm, fru Johansson, herrar Hedlund i Rådom* och Andersson i Gisselås.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Iduns tryckeri, Esselte ab. Stockholm 1947
716504