

Nr 12.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om vissa ändringar i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 309 i första kammaren av herr Cassel samt nr 403 i andra kammaren av herr Hagård.

I motionerna, vilka äro likalydande, har hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala sig för en sådan omarbetning av 9 § 1 mom. och 25 § 1 mom. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., att bestämmelserna om kungörande i tidning rörande ansökan om trafiktillstånd utgå, samt att det måtte tillkomma »trafikinspektör» att godkänna bil, som skall brukas i yrkesmässig trafik.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för denna hemställan, får utskottet hänvisa till motionerna.

Gällande bestämmelser.

Enligt förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. förstås med yrkesmässig biltrafik trafik, i vilken bil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. Skillnad göres därvid mellan *linjetrafik* och *beställningstrafik*. Med linjetrafik förstås yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods å viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om bilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt. Yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linjetrafik, benämnes *beställningstrafik*.

För bedrivande av yrkesmässig biltrafik fordras särskilt tillstånd, *trafik-tillstånd*. Beslutanderätten i trafiktillståndsärendena är enligt gällande bestämmelser fördelad mellan biltrafiknämnden, länsstyrelserna samt polismyndigheterna i städerna. Å biltrafiknämnden ankommer att pröva frågor om tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen inom mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastbil med maximilast överstigande 4 500 kg eller att i sådan beställningstrafik använda lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 5 500 kg. Tillstånd

till beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad meddelas av polismyndigheten i staden. I övriga fall meddelas trafikillstånd av länsstyrelsen i det län, varest linjetrafik skall äga rum eller där stationsort för beställningstrafik skall förläggas. Trafikillstånd skall, såvitt ej angår linjetrafik för personbefordran, innefatta föreskrift om det antal automobiler och släpfordon, varmed trafiken må bedrivas, samt om den största last eller det högsta antal personer, som må med varje automobil eller släpfordon befordras. Släpfordon, som icke är inrättat för person- eller godsbeordran, må utan särskilt tillstånd brukas i yrkesmässig trafik. (5 §.)

Vad i förordningen stadgas angående trafikillstånd gäller i tillämpliga delar jämväl beträffande tillstånd till ökning av det antal automobiler, med vilket yrkesmässig trafik må av tillståndshavare bedrivas, eller till insättande av släpfordon för person- eller godsbeordran 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. (6 §.)

Angående beställningstrafik stadgar 9 § i förordningen följande om handläggningen av ärenden rörande ansökan om trafikillstånd.

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. (1 mom.)

Över ansökan om sådant tillstånd till beställningstrafik, vars beviljande ankommer på biltrafiknämnden, skall nämnden från vederbörande länsstyrelse infordra yttrande, före vars avgivande länsstyrelsen skall i tillämpliga delar iakttaga bestämmelserna i 1 mom. (2 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. (3 mom.)

Ansökan om trafikillstånd må, utan hinder av vad sålunda föreskrivits, genast avslås, därest det synes uppenbart, att densamma ej bör beviljas. (10 §.)

Likaledes må infordrande av yttranden inskränkas eller underlätas, då ansökan avser tillstånd

att 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 för person- eller godsbeordran i viss trafik,

att i beställningstrafik utbyta omnibus eller personautomobil,

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

att i linjetrafik för personbefordran för annan än passagerare medföra högst femhundra kilogram gods eller i dylik trafik använda släpfordon för godsbefordran, vars maximilast icke överstiger femhundra kilogram. (11 §.)

25 § 1 mom. i förordningen lyder:

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, som nämnden bestämmer. Då godkännande sökes skall företes intyg av besiktningsman att automobilen är för trafiken lämplig samt, därest automobilen icke är registrerad, meddelas sådana uppgifter om automobilens beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret. Sökes godkännande av registrerad automobil hos annan länsstyrelse än den, där automobilen registrerats, skall sökanden dessutom förete vederbörligt utdrag ur automobilregistret. Ej heller må i yrkesmässig trafik användas släpfordon för person- eller godsbefordran 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 länsstyrelsen 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.

Kungörande av ansökan.

1927 års motorfordonssakkunniga upptogo i 27 § 1 mom. i sitt författningsförslag stadgande att, när tillstånd till stadstrafik eller länstrafik söktes, myndighet, som hade att meddela trafiktillståndet, skulle genom tillkännagivande i ortstidningar bereda trafikföretag, som berördes av den ifrågasatta trafiken, tillfälle yttra sig över ansökningen.

I *propositionen nr 121 till 1930 års riksdag* uteslöts denna punkt i de sakkunnigas förslag.

I *propositionen nr 193 till 1933 års riksdag* med förslag till förordning om ändring i vissa delar av 1930 års motorfordonsförordning upptogs emellertid i nära överensstämmelse med 1927 års motorfordonssakkunnigas förslag föreskrift för tillståndsmyndighet att kungöra ansökan om trafiktillstånd. Härtill föreslogs stadgande, att kostnaderna för dylikt tillkännagivande skulle gäldas av sökanden.

Departementschefen anförde i propositionen följande:

Fullgörandet av det beträffande dylik ansökan föreskrivna kommunikationsförfarandet torde stundom bereda länsstyrelserna vissa svårigheter, i det att det kan vara svårt nog att avgöra, vilka järnvägs- eller andra trafikföretag, som beröras av den ifrågasatta linjetrafiken, eller vilka de »andra, som ärendet kan angå», äro. Då emellertid denna trafik skall bedrivas å viss vägsträcka — eller, i enlighet med vad jag i det föregående föreslagit, mellan vissa orter — kommer trafiken följaktligen alltid att bedrivas inom ett område med tämligen givna gränser, något som självfallet underlättar nyssberörda avgörande. Annorlunda är förhållandet beträffande länstrafiken. Med avseende å ifrågasatt dylik trafik torde länsstyrelsen ofta sakna möjlighet att på förhand avgöra, vilka som komma att därav beröras.

Erfarenheten torde emellertid hava utvisat, att det för en behörig prövning ur behovs- och lämplighetssynpunkt av ansökningar om tillstånd till länstrafik bör anordnas i huvudsak samma förfarande som i fråga om ansökningar om tillstånd till linjetrafik.

Med hänsyn till vad jag nyss anförde om svårigheten att avgöra, vilka som beröras av en ifrågasatt länstrafik, förefaller det dock, att det material, som erfordras för en riktig tillämpning av föreskriften i 27 § 2 mom. första stycket enligt dess av mig förordade lydelse, skulle bättre och lättare tillföras länsstyrelserna, därest i ungefärlig överensstämmelse med det av 1927 års motorfordonssakkunniga föreslagna stadgandet upptoges föreskrift, att — innan tillstånd till länstrafik beviljas — i tidning inom länet skulle kungöras, att ansökan därom inkommit till länsstyrelsen samt att den, som ville yttra sig i anledning av ansökningen, d. v. s. närmast andra utövare av yrkesmässig automobiltrafik samt järnvägs- och sjöfartsföretag, ägde att inom viss tid inkomma till länsstyrelsen med sådant yttrande.

Ett förfaringsätt av nu angiven innebörd, varigenom länsstyrelserna skulle befrias från svårigheten att avgöra, vilka som skulle höras över ansökningar om tillstånd till länstrafik, torde emellertid förutsätta, att kungörandet städse sker i tidning, som på förhand bestämts. Det bör därför stadgas, att årligen inom viss i författningen angiven tidrymd skall i länskungörelserna intagas uppgift å tidning, vari kungörelser angående ansökningar om tillstånd till länstrafik komma att införas.

Upptagas i motorfordonsförordningen nu av mig förordade bestämmelser, beredes dem, som hava intresse av att tillstånd till länstrafik icke beviljas utan deras hörande, på ett enkelt sätt tillfälle att framlägga sina synpunkter. Erinras må i detta sammanhang, att genom de sammanslutningar, som merendels bildats av de inom ett län verksamma utövarna av yrkesmässig trafik, dessa yrkesutövare lätt torde kunna erhålla kännedom om en ifrågasatt trafik utan att själva behöva följa länsstyrelsens kungörelser.

Utredningsmännen hava icke föreslagit några bestämmelser rörande förfarandet, då ansökan göres om tillstånd till stadstrafik, varom ej heller motorfordonsförordningen upptager några föreskrifter. Det vill emellertid synas, att vad i detta hänseende av mig förordats beträffande ansökan om tillstånd till länstrafik bör äga motsvarande tillämplighet beträffande ansökan om tillstånd till stadstrafik.

Kostnaderna för det ifrågasatta kungörelseförfarandet torde böra gäldas av sökanden.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag*, varigenom Kungl. Maj:t anhöll om riksdagens yttrande över ett förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil, föreslogs i § 10 i huvudsaklig anslutning till 1932 års utrednings förslag bibehållande av det dåvarande förfarandet ehuru med vissa jämkningar.

1936 års *trafikutredning*, vars betänkande (SOU 1938:59) ligger till grund för nu gällande bestämmelser i ämnet, föreslog ett handläggningsförfarande, som sakligt i stort sett överensstämmer med § 10 i propositionen nr 161.

I *propositionen nr 115 till 1940 års riksdag*, varigenom förslaget till nu gällande förordning om yrkesmässig automobiltrafik förelades riksdagen, motiverades förslaget i nu förevarande del icke närmare.

I den promemoria nr 10 den 27 januari 1948 angående yrkesmässig automobiltrafik, som avgivits av *decentraliseringsutredningen*, har frågan om förenkling av handläggningen av ansökningar om trafiktillstånd upptagits till behandling. Utredningen föreslog på anförda skäl, att bestämmelserna om obligatoriskt kungörande av ansökan om tillstånd till beställningstrafik skulle slopas.

1950 års *besparingsutredning* har i en den 10 november 1950 dagtecknad promemoria i allt väsentligt anslutit sig till det förslag, som decentraliseringsutredningen framlagt.

Då ovannämnda promemorior därefter i juni 1951 behandlades i *Kommunikationsdepartementet* anförde föredraganden enligt tjänstememorial bl. a. följande:

För de tillståndsbeviljande myndigheterna innebär detta förslag motsatsen till arbetslättnad. I stället för det enkla kungörelseförfarandet åläggas myndigheterna skyldighet icke allenast att remittera ärendet till vederbörande trafikutövarorganisation utan även att, »om förhållandena därtill föranleda», på lämpligt sätt — d. v. s. i regel genom särskilda remisser — lämna trafikföretag med flera tillfälle att yttra sig. Den tillståndsbeviljande myndigheten kan med andra ord icke, såsom nu, falla tillbaka på visst — ur myndighetens synpunkt onekligen bekvämt — kungörelseförfarande utan har att underkasta varje ärende en prövning huruvida och i vilken omfattning remiss skall ske samt sedermera ombesörja de särskilda remisserna och övervaka, att svaren inkomma inom rätt tid. Prövningen av vilka de lämpliga remissinstanserna äro kan stundom bli ömtålig, såsom då ansökningsen avser tillstånd, som berör olika organisationers verksamhetsområden, geografiskt eller innehållsmässigt. Någon garanti för att exempelvis järnvägsstyrelsen skall underrättas om ansökningsen innebär författningstexten icke; och det förfaller icke osannolikt, att, sedan motiveringen för den föreslagna bestämmelsen fallit i glömska, likadana olägenheter som de, vilka på sin tid föranledde det nuvarande stadgandets tillkomst, skola ånyo yppa sig. Även om emellertid förslaget skulle komma att tillämpas så

som utredningen avsett, synes det olämpligt att utpeka järnvägarna såsom den så att säga obligatoriska fienden, vilken skall särskilt underrättas om alla ansökningar.

Om åter den föreslagna bestämmelsen ses från andra synpunkter än de tillståndsbeviljande myndigheternas, så förefaller det icke lämpligt att praktiskt sett avskära trafikutövarna från möjlighet att på annat sätt än genom vederbörande organisationer yttra sig med anledning av gjorda ansökningar. Det finnes nämligen alltjämt enskilda trafikutövare, som stå utanför organisationerna men som icke desto mindre ha ett lojalt intresse av att få tillfälle att yttra sig över ansökningar gjorda av befintliga eller blivande konkurrenter.

På grund av ovan anförda förhållanden synes olägenheterna av den i detta avseende föreslagna ändringen komma att överväga fördelarna; i varje fall synes tillräckligt vägande skäl för en författningsändring icke föreligga.

Det av decentraliseringsutredningen och besparingsutredningen framlagda förslaget har icke föranlett någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Godkännande av automobil.

Såväl 1906 och 1916 års förordningar om automobiltrafik som motorfordonsförordningen 1923 upptogo stadganden att automobil för att få brukas i yrkesmässig trafik skulle vara härför godkänd av myndighet, som meddelat trafikillståndet.

I 27 § 4 mom. i 1930 års motorfordonsförordning lämnades följande föreskrifter om godkännande av automobil för yrkesmässig trafik.

Automobil må icke användas i yrkesmässig trafik utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som har att meddela trafikillståndet. Ej heller må yrkesmässig trafik med tillkopplad släpvagn bedrivas, utan att detta medgivits av nämnda myndighet och släpvagnen blivit i angiven ordning för trafiken godkänd. Vid godkännande, varom ovan sägs, skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må befordras med fordonet. Avses att i yrkesmässig trafik bruka lastvagn för befordran av personer, skola härför påkallade anordningar å lastvagnen godkännas av myndighet, som har att meddela trafikillstånd. Därvid skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet.

I propositionen nr 161 till 1936 års riksdag upptogs i § 32 mom. 1 i huvudsaklig anslutning till vad 1932 års utredning föreslagit då gällande bestämmelser med vissa avvikelser. Avvikelserna inneburo i huvudsak följande. I 27 § 4 mom. i 1930 års förordning föreskrevs, att, då godkännande av bil för användning i yrkesmässig trafik söktes, skulle företes intyg av besiktningsman, att bilen var för trafik lämplig. Denna bestämmelse hade ansetts böra kompletteras med ett stadgande av innehåll, att jämväl vederbörligt utdrag ur automobilregistret skulle företes eller, om bilen icke vore registrerad, sådana uppgifter om bilens beskaffenhet meddelas, som enligt vad därom vore stadgat, skulle införas i automobilregistret. Anledningen härtill var, att man ansett sig icke böra bibehålla den då i

26 § 1 mom. stadgade skyldigheten för sökande av trafiktillstånd att vid ansökan foga vederbörligt utdrag ur automobilregistret eller meddela nyss omförmälda uppgifter. Härav följde, att denna skyldighet i stället borde inträda i samband med att godkännande av bilen söktes. Syftet med medgivandet att lämna uppgifter i stället för att förete utdrag ur automobilregistret var 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.

1936 års trafikutredning upptog i 25 § mom. 1 i sitt författningsförslag bestämmelser, vilka i huvudsak överensstämde med vad propositionen nr 161 i denna del innehöll. Det genom propositionen till 1940 års riksdag framlagda förslaget avfattades jämväl i enlighet härmed.

Decentraliseringsutredningen, som förordade, att de gällande bestämmelserna om godkännande av lastbil såsom obehövligen helt slopades, yttrade om godkännande av bil i yrkesmässig trafik för personbefordran:

Enligt gällande bestämmelser skall den godkännande myndigheten vid ärendets prövning ha tillgång till ett av besiktningsman utfärdat intyg rörande bilens lämplighet för den ifrågavarande trafiken. Det torde kunna antagas, att detta lämplighetsintyg är för den godkännande myndigheten huvudsakligen avgörande, även om myndigheten i vissa fall kan ha uppställt vissa allmänna normer för ärendenas bedömning. Det torde därför enligt utredningens mening icke innebära någon väsentlig förändring i sak att överflytta befogenheten att godkänna bilar för användning i yrkesmässig trafik för personbefordran från länsstyrelse till besiktningsman. Om meddelat godkännande bör därvid åligga besiktningsmannen att underätta den myndighet, som meddelat trafiktillståndet.

1950 års besparingsutredning anslöt sig även på denna punkt till decentraliseringsutredningens ståndpunkt.

Vid föredragningen i juni 1951 i *kommunikationsdepartementet* anförde föredraganden bl. a. följande angående lastfordon:

Givetvis kan man icke med bibehållande av nuvarande system för tillståndsgivningen slopa den nu stadgade skyldigheten att söka godkännande av fordonet och överlåta åt tillståndshavaren att, mot anmälningsplikt, själv bestämma vilket fordon han vill insätta i trafiken. Detta skulle nämligen leda till att de med trafiktillståndet avsedda begränsningarna bleve verkningslösa och att tillståndshavaren kunde, oavsett att den medgivna lasten begränsats till viss siffra, opåttalt i trafiken insätta och använda en bil, med vilken högre maximilast som helst under förutsättning att gällande begränsning om hjultryck, fordonsbredd och högsta last icke överskredes. Uppenbarligen skulle härigenom den genom tillståndsgivningen åsyftade hushållningen med transportmedlen omintetgöras.

Sammanfattningsvis torde alltså beträffande förslaget om utbyte av godkännandeförfarandet beträffande lastbilar mot ett anmälningsförfarande kunna sägas, att ett sådant utbyte i och för sig är möjligt, men att det samma förutsätter en ändring av de beprövade principer, på vilka tillståndsgivningen och ansökningsförfarandet för närvarande vilar, att det medför

en minskad kontroll över kännedomen om det i trafiken använda fordonsbeståndet, ett icke oväsentligt arbete för att kontrollera att anmälningskyldighet fullgöres och för korrespondens med anledning av gjorda anmälningar samt att, därest över huvud någon arbetsbesparing därigenom ernås, denna besparing knappast torde uppväga de olägenheter, som en ändring av systemet i andra avseenden medför.

Angående drosktrafiken i städerna anförde föredraganden:

Förslaget innebär i dessa delar, att polismyndighetens behörighet med avseende å godkännande av droskbilar (eller omnibusar i beställningstrafik) skulle försvinna och överflyttas på besiktningsmännen. I och för sig måste en sådan tudelning av befogenheterna möta stora betänkligheter och man måste fråga sig varför polismyndigheten skall äga bestämma exempelvis förarens uniform, bilens uppställningsplats och taxor för bilen men sakna inflytande på frågan om beskaffenheten av de bilar, som skola användas i trafiken. Härvid måste även beaktas, att trafikutövaren kan vända sig till vilken besiktningsman som helst i riket för erhållande av ett godkännande. Varje försök att upprätthålla en något så när enhetlig standard och att skapa någorlunda likhet i konkurrensförutsättningarna trafikutövarna emellan skulle därigenom också äventyras.

I fråga om linjetrafiken uttalade föredraganden:

Att helt avkoppla länsstyrelserna från inflytande på beskaffenheten av de fordon, som användas i linjetrafik — utom för så vitt detta inflytande kan utövas genom tillståndsgivningen eller genom vägtrafikföreskrifter — kan knappast anses lämpligt med hänsyn till linjetrafikens enorma betydelse för den ekonomiska och kulturella utvecklingen. Det må vara sant, att länsstyrelsernas inflytande på ifrågavarande område sällan behöver tagas i bruk för rättande av missförhållanden utan snarare ligger i medvetandet om länsstyrelsernas auktoritet — men om det någon gång befines nödvändigt att hävda samhälleliga intressen mot linjetrafikföretagen, som ju numera i regel äro omfattande och kapitalstarka företag, så synes det vara nödvändigt, att detta sker genom ett organ med större auktoritet än vad en besiktningsman innehar.

Sammanfattningsvis anförde föredraganden:

Av det anförda synes framgå, att det föreslagna systemet icke lämpar sig för tillämpning beträffande beställningstrafik med stationsort i stad och för linjetrafik. Att under sådana förhållanden införa detsamma allenast beträffande beställningstrafik med stationsort för landsbygden och att beträffande detta slag av trafik skapa en särskild instansordning, ett särskilt besvär förfarande och en ordning över huvud, som sönderbryter enhetligheten i det nuvarande systemet, torde av praktiska skäl icke kunna ifrågakomma.

Utredningarnas förslag har icke heller i nu förevarande del föranlett någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Utskottet.

De bestämmelser i 1940 års förordning om yrkesmässig automobiltrafik, som motionärerna riktat uppmärksamheten på, ha flerfaldiga gånger

varit föremål för omprövning och på erfarenhetsrön grundad bearbetning. Ehuru gällande regler för den yrkesmässiga trafiken härigenom kanske erhållit en oenhetlig prägel, uppbära de dock en organisation för reglering av den yrkesmässiga trafiken, som är av den största betydelse för folkhushållningen och som visat sig fungera ändamålsenligt.

Motionärerna ha yrkat, att det i 9 § 1 mom. i förordningen föreskrivna kungörandet i tidning rörande ansökan om trafiktillstånd såsom obehövt slopas samt att det måtte tillkomma »trafikinspektör» att godkänna bil, som skall brukas i yrkesmässig trafik.

Kungörelseförfarandet har främst två syften. Därigenom beredas samtliga i ärendet intresserade möjlighet att yttra sig i saken. Vidare befrias länsstyrelsen från ett remissförfarande, som måste bli både omständligt och förenat med ömtåliga avgöranden, i vilken utsträckning remiss bör ske. Motionärerna ha uttalat, att — oavsett kungörelse — trafikutövarorganisationerna genom daglig kontakt med länsstyrelsernas bilavdelningar ändock bli underkunniga om nu berörda ansökningar om trafiktillstånd, och att sammanslutningarna i sin tur härom underrätta medlemmarna i den mån dessa äro berörda. Alla trafikutövare äro emellertid icke anslutna till sådan organisation. Det torde därför finnas anledning befara, att ett slopande av kungörelseförfarandet vid handläggningen av nu förevarande ärenden skulle kunna för ej organiserade trafikutövare medföra, att de betoges tillfälle att framföra sina synpunkter och därigenom kunde tillfogas ekonomisk skada. Den kostnad, som genom det nuvarande förfarandet lägges å sökanden, kan icke anses vara av avgörande betydelse. Den föreslagna förändringen synes icke heller kunna medföra någon nämnvärd arbetslättnad för länsstyrelserna.

Frågan om godkännande av bil, som avses skola brukas i yrkesmässig trafik, bör ses mot bakgrunden av nu gällande principer för meddelande av trafiktillstånd. Genom det nuvarande förfarandet har tillståndsmyndigheten beretts möjlighet till en fortlöpande och gagnande kontroll av fordonsstandarderna inom den yrkesmässiga trafiken. Tillstånd till yrkesmässig lastbilstrafik skall innefatta föreskrifter om det antal bilar, varmed trafiken må bedrivas, och den största last, som må med varje bil befordras. Gällande ordning medger således tillståndsmyndigheten möjlighet att förhindra, att på grund av givet trafiktillstånd godkännande meddelas för lastbil, vars lastkapacitet icke står i rimlig överensstämmelse med trafiktillståndets föreskrifter. Även om en motsvarande kontroll kunde tänkas utövas av bilbesiktningmännen, synes en sådan anordning förutsätta ett kommunikationsförfarande mellan tillståndsmyndigheten och vederbörande besiktningssman. Möjligheterna till ett enhetligt bedömande av ifrågakvarande ärenden skulle minskas, och det synes kunna sättas i fråga, huruvida det av motionärerna framlagda förslaget innebure en förenkling av handläggningen av dessa. Ett överflyttande av rätten att godkänna bil för beställningstrafik i

stad för personbefordran från polismyndigheten till besiktningsman skulle försvåra upprätthållandet av en enhetlig standard hos fordonsparken. Enhetlighet härutinnan synes vara till gagn för allmänheten och motverka sådana missförhållanden, som skulle följa av alltför stor olikhet i konkurrensförutsättningarna trafikutövarna emellan. Såvitt gäller beställningstrafik med stationsort å landet förefaller den av tillståndsmyndigheten i ärenden om godkännande av bil utövade kontrollen sakna nämnvärd betydelse. Utskottet delar emellertid den inom kommunikationsdepartementet uttalade meningen, att särbestämmelser för sistnämnda slag av trafik skulle på ett olyckligt sätt sönderbryta enhetligheten i det tillämpade systemet.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att förevarande motioner, I: 309 och II: 403, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 19 februari 1952.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från första kammaren: herrar Norman, Sten, Nils Elowsson, Sunne, Uhlén, fru Svenson och herr Bengtson; samt

från andra kammaren: herr Hellbacken, fru Nordgren, herr Ryberg, fru Johansson i Norrköping, herrar Nilsson i Göteborg, Hagård, fröken Höjer och fru Sjöstrand.

Reservation

av herrar *Nilsson* i Göteborg och *Hagård*.
