

## Nr 182

Av herrar **Sundelin** och **Asp**, om ändring av 25 § 1 mom. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik.

Enligt kungl. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. 25 § 1 mom. gäller att lastbil eller släpvagn, som skall användas i yrkesmässig trafik, måste vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som meddelat trafikillståndet, eller i fråga om trafik, var till tillstånd medgivits av biltrafiknämnden, av länsstyrelse, som nämnden bestämmer.

Förenämnda bestämmelser, vilka härleda sig från motsvarande bestämmelser i 1906 års förordning om automobiltrafik, ha givetvis tidigare varit välmotiverade men synas numera icke ha någon funktion att fylla. I ett den 26 september 1947 till Kungl. Maj:t avgivet yttrande i anslutning till förslag om förenklat förvaltningsförfarande har statens biltrafiknämnd jämväl uttalat att föreskrifterna om godkännande av lastbil för godsbefordran i yrkesmässig trafik skulle kunna utan olägenhet helt bortfalla.

Bestämmelserna om godkännande av lastbil eller släpvagn innebära att vederbörande trafikutövare utöver den för fordonets registrering erforderliga besiktningen även måste anlita besiktningsman för erhållande av intyg om fordonets lämplighet för yrkesmässig trafik. Många gånger förekommer det att denna undersökning av fordonets lämplighet för yrkesmässig trafik äger rum utan samband med besiktningen.

Vid prövning av ansökningar om godkännande av fordon torde länsstyrelserna merendels ta hänsyn till beskaffenheten av vägarna kring den för fordonet anvisade stationsorten. Genom godkännandeförfarandet komma därmed utövarna av yrkesmässig biltrafik i ett sämre läge än innehavare av lastbil och släpfordon för godsbefordran i egen regi, industrier, skogsbolag, m. fl., vilka endast äro underkastade bestämmelserna om besiktning för fordons registrering och vilken senare besiktning äger rum utan hänsynstagande till tillåtna axel- och boggitryck. Särskilt i samband med de under senare år av länsstyrelserna utfärdade s. k. vinterkungörelserna angående vägtrafiken ha nackdelarna för utövarna av yrkesmässig lastbilstrafik i här berört avseende blivit påtagliga. För erhållande av godkännande för sitt fordon måste utövaren av yrkesmässig trafik merendels klassa ned detsamma med avseende å totalvikt och därmed även reducera

fordonets tillåtna lastförmåga, maximilast. Denna reducering av totalvikt och maximilast sker med hänsynstagande till de normalt för vägarna tillåtna axel- och boggitrycken. När sedan länsstyrelserna i sina vinterkungörelser upplåta vägarna för högre axeltryck kan utövare av yrkesmässig trafik merendels icke tillgodogöra sig detta utan att först besiktiga om sitt fordon och erhålla nytt godkännande av länsstyrelsen, en omgång som är såväl omständlig som betungande.

Med hänsynstagande till den standard som bilfabrikationen numera uppnått, den effektiva bilbesiktning vi numera ha och den skärpning av polisövervakningen över fordonen som successivt genomförts synes hittillsvarande specialprövning av lastbilarna i yrkesmässig trafik i form av särskilt godkännande ej längre erforderlig. De för yrkesmässig lastbilstrafik avsedda fordonen synas i stället i förevarande avseende böra jämföras med de i privat trafik använda lastbilarna, vilket innebär, att fordonens lämplighet för trafik fastställs vid den besiktning, som föregår fordonets registrering.

Med stöd av vad ovan anförts hemställs,

att riksdagen måtte besluta sådan ändring av förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m.m., att föreskrifterna om godkännande av lastbil och släpvagn slopas.

Stockholm den 23 januari 1957

*B. Sundelin*

*Einar Asp*

---