

Nr 16

Utlåtande i anledning av väckta motioner om ändring av bestämmelserna rörande den yrkesmässiga beställningstrafiken.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 243 i första kammaren av herr *Alexanderson* och fru *Hamrin-Thorell* samt nr 291 i andra kammaren av herrar *Gustafson* i Göteborg och *Königson*.

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att den utredning som anförtrots 1953 års trafikutredning måtte så bedrivas, att förslag rörande den yrkesmässiga beställningstrafiken för personbefordran kan föreläggas riksdagen utan avvaktan på ett slutligt ståndpunktstagande till övriga trafikpolitiska problem».

En redogörelse för innehållet i motionerna lämnas i det följande.

Över motionerna har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen stadgar inhämtat yttrande av 1953 års trafikutredning.

Gällande bestämmelser

I kungl. förordningen den 25 oktober 1940 ang. yrkesmässig automobiltrafik m. m. definieras begreppet *yrkesmässig trafik* såsom trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran (1 §). Yrkesmässig trafik må bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd, trafiktillstånd (5 §). Tillstånd att med personbil driva beställningstrafik för personbefordran skall innefatta föreskrift om bl. a. det högsta antal personer som må befordras med bilen (5 §). Tillståndet meddelas för bil som är stationerad i stad av polismyndigheten i staden och eljest av länsstyrelsen i det län där stationsorten är belägen (5 §).

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. Kost-

naderna för nämnda tillkännagivande skall gäldas av sökanden. Vad sålunda är stadgat skall ock i tillämpliga delar iakttagas beträffande behandling av ansökan om sådant trafiktillstånd, vars meddelande ankommer på polismyndighet i stad (9 §). Trafiktillstånd må meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behöblig samt i övrigt lämplig. Det må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Tillståndet skall ställas å viss person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Därest förhållandena därtill föranleder, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid (12 §).

Automobil må icke användas i yrkesmässig trafik utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som meddelat trafiktillståndet (25 §). Ej må någon tjänstgöra som förare av automobil i yrkesmässig trafik utan att därtill hava erhållit särskilt tillstånd, *trafikkort* (27 §). 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 innehålles i förordningen om yrkesmässig automobiltrafik eller med stöd av densamma meddelats, ombesörja befordran av personer eller gods. Myndighet, som meddelar trafiktillstånd, äger att i samband därmed närmare angiva befordringspliktens omfattning och, där så av särskilda omständigheter påkallas, helt eller delvis medgiva befrielse från körskyldighet (23 §). 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 (25 §). Taxa för yrkesmässig trafik skall angiva avgifter, som trafikutövare må äga rätt att kräva, *maximiavgifter* (29 §).

Vid ansökan om tillstånd att uteslutande befordra skolbarn och lärare till och från skola eller att vid färd med personbil till och från egen arbetsplats medtaga uteslutande andra personer på väg till och från arbetsplats må eljest föreskrivet remissförfarande kunna inskränkas eller underlåtas (11 §). Tillståndet må för det sistnämnda fallet därjämte kunna förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga bestämmelserna om särskilt godkännande av bil för yrkesmässig trafik och om *trafikkort* för föraren (11 §).

Historik

1944 års *trafikutredning* föreslog i sitt betänkande (SOU 1947: 85) att en personbilägare utan hinder av bestämmelserna om tillståndstvång m. m. skulle vid färd för egen räkning få mot betalning medtaga passagerare; detta under förutsättning att anmälan härom skett till polismyndigheten i den

ort, där bilägaren är bosatt. Vid remissbehandlingen av 1944 års trafikutrednings betänkande visade sig meningarna delade rörande den föreslagna friheten till sambruk av privata personbilar.

I *propositionen* nr 204 till 1954 års riksdag framlades bl. a. förslag till nu gällande bestämmelser angående förenklat förfarande för erhållande av tillstånd att vid färd med personbil till och från egen arbetsplats mot ersättning medtaga andra personer.

Departementschefen, statsrådet Andersson, anförde i *propositionen* bl. a. följande.

Det hade enligt min mening varit önskvärt att frågan om personbilstrafik till och från arbetsplats kunnat erhålla sin lösning i omedelbart samband med den allmänna översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken, som anförts trots 1953 års trafikutredning. Såsom jag tidigare omnämnt, kan emellertid något förslag, baserat på denna översyn, icke för närvarande framläggas av trafikutredningen. De olägenheter, som nuvarande anordning och tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser innebär, då det gäller personbilstrafik till och från arbetsplats och vilka medfört anställande av åtal i vissa fall, där av allt att döma ett uppenbart trafikbehov av nyttokaraktär förelegat, gör det angeläget att redan nu söka finna en godtagbar, om ock provisorisk lösning av förevarande spörsmål — något som också i yttrande över den inom kommunikationsdepartementet upprättade promemorian förordats av 1953 års trafikutredning. — — —

Såsom huvudprincip synes mig böra gälla, att trafikbehov av här ifrågasvarande slag tills vidare bör tillgodoses inom ramen för yrkestrafikförordningens bestämmelser. Jag är sålunda icke beredd att nu förorda 1944 års trafikutrednings förslag, att ägare av personbil, efter anmälan hos hemortens polismyndighet, vid färd för egen räkning, må mot ersättning medtaga passagerare, utan att körningen skall anses hänförlig till yrkesmässig trafik. Däremot synes mig begränsade tillstånd avseende rätt till personbefordran till och från arbetsplats mot ersättning och i samband med egen färd böra kunna beviljas med ett avsevärt förenklat prövningsförfarande och utan att vara förenade med de detaljföreskrifter, vilka eljest omgärdar den yrkesmässiga trafiken. — — —

Tillstånden bör under alla omständigheter gälla enbart rätt att vid färder med personbil till och från egen arbetsplats mot ersättning medtaga andra till och från arbetsplats resande personer. Tillstånden, som i regel torde böra tidsbegränsas, bör självfallet kunna förklaras gälla för färder till och från varierande arbetsplatser, exempelvis i televerkets linjearbete, i skogs- eller vägarbete eller liknande fall.

I samband med *propositionen* väcktes en *motion*, nämligen nr 689 i andra kammaren av herrar *Gustafson* i Göteborg och *Königson*.

I *motionen* hemställdes, »att riksdagen måtte besluta att ägare av en personbil utan särskilt tillstånd eller anmälan till myndighet skall ha rätt att vid färd till och från egen arbetsplats medtaga uteslutande andra personer på väg till och från arbetsplats».

Andra lagutskottet tillstyrkte i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 36 propositionen men avstyrkte motionen samt anförde därvid bl. a. följande.

Utskottet delar departementschefens uppfattning, att ett rationellt utnyttjande av personbil för samåkning till och från arbetsplats är av den angelägenhetsgrad, att ökade möjligheter därtill bör beredas utan att den mera omfattande översyn av bestämmelserna om yrkesmässig automobiltrafik avvaktas, vilken pågår inom 1953 års trafikutredning. — — —

I den motion som väckts i anledning av propositionen åsyftas en definitiv lösning och föreslås, att ej heller särskilt tillstånd eller anmälan skall krävas för ifrågavarande trafik.

Utskottet anser för sin del, att en slutlig lösning icke bör ske utan en mera ingående utredning, vid vilken man kan pröva den inverkan, som ifrågavarande samåkning må ha på trafikunderlaget för de reguljära trafikmedlen, samt möjligheterna att tillgodose ortsbefolkningens behov av sådana trafikmedel. Utskottet förordar därför tills vidare den i propositionen föreslagna provisoriska utformningen av bestämmelserna.

1953 års trafikutredning

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 5 juni 1953 har chefen för kommunikationsdepartementet tillsatt en utredning, *1953 års trafikutredning*, med uppgift att företaga en allmän översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken och därmed också av yrkestrafikförordningens bestämmelser för automobiltrafiken. Utredningens arbete pågår.

I sitt remissyttrande över föreliggande motioner anför utredningen följande.

Det i motionerna behandlade spørsmålet om en sådan ändring i 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., att ägare av privat personbil skulle kunna utan särskilt tillstånd mot ersättning medtaga passagerare, har tidigare varit föremål för behandling inom 1953 års trafikutredning. I ett av trafikutredningen den 11 mars 1954 till herr statsrådet och chefen för Kungl. kommunikationsdepartementet avgivet utlåtande tillstyrkte trafikutredningen ett i en inom departementet upprättad promemoria framlagt förslag till ändring av 11 § yrkestrafikförordningen, syftande till en förbättring av möjligheterna till utförande av arbetartransporter med privata personbilar.

Ändringen, som sedermera genomfördes i förordning den 4 juni 1954 (SFS 407), innebär, att ansökan om tillstånd att vid färd med personbil till och från egen arbetsplats mot ersättning medtaga uteslutande andra personer på väg till och från arbetsplats kan av den tillståndsgivande myndigheten lämnas utan sedvanligt remissförfarande, samt att dispens kan lämnas från bestämmelserna om godkännande av bil för användning i yrkesmässig trafik samt om trafik kort. Av underhand från vissa länsstyrelser inhämtade uppgifter framgår, att den till buds stående möjligheten att erhålla trafik tillstånd för här ifrågavarande slag av persontransporter endast i förhållandevis ringa utsträckning utnyttjats, ett förhållande som

delvis torde ha sin förklaring i att denna möjlighet hittills icke blivit mera allmänt känd.

I sitt ovannämnda utlåtande anförde trafikutredningen bland annat, att ehuru i och för sig än större frihet till utförande av dylika transporter skulle vara önskvärd, frågan härom icke torde kunna övervägas förrän de därmed förenade konsekvenserna för den allmänna trafik tjänsten, d. v. s. bland annat den yrkesmässiga biltrafiken, och de trafikanter, som äro hänvisade till denna trafik tjänst, blivit klarlagda samt frågan blivit löst, huruvida tillgången till en för angelägna trafikbehov erforderlig allmän trafik tjänst behöver säkras före införandet av ökad frihet på ifrågavarande område. Trafikutredningen framhöll vidare, att grundläggande undersökningar inom landsvägs- och järnvägstrafikens område, som av utredningen igångsatts, då ännu icke voro avslutade och att innan så skett, det icke vore möjligt att påbörja den konstruktiva delen av utredningsarbetet, vilket kunde antagas komma att taga åtskillig tid i anspråk. Det vore sålunda icke möjligt för trafikutredningen att på dåvarande utredningsstadium framlägga något slutgiltigt förslag i de ämnen, som berördes i den ifrågavarande departementspromemorian. Trafikutredningen betonade därför att de av utredningen gjorda uttalandena i anledning av remissen icke innebure något slutligt ställningstagande till de ifrågavarande spörsmålen.

De undersökningar, som trafikutredningen i sitt ovanangivna utlåtande åsyftade och bland vilka ingår jämväl undersökning om den lämpligaste framtida anordningen av den yrkesmässiga persontrafiken, äro synnerligen omfattande och ha ännu icke i sina olika delar slutförts. Det hittillsvarande resultatet av undersökningarna har emellertid utvisat, att de senaste årens starka utveckling på den privata bil- och motorcykeltrafikens område medfört för den yrkesmässiga personbils- och busstrafiken besvärande verkningar i form av ett vikande trafikunderlag, en omständighet som kan leda till att den allmänna trafik tjänsten på sina håll kommer att få svårigheter att upprätthålla trafik i den omfattning som erfordras för tillgodoseende av angelägna trafikbehov. Farhågor i detta hänseende ha kommit till uttryck i inom riksdagen förra året framlagda motioner (II: 213 och II: 329).

Trafikutredningen, som icke är främmande för tanken att vissa av de frågor som innehållas i det stora problemkomplex, utredningen fått sig förelagt att behandla, borde kunna redovisas separat och innan utredningens slutbetänkande föreligger, har dock med hänsyn till vad ovan anförts icke ansett det lämpligt att i utredningsarbetets nuvarande läge utbryta och särbehandla det i motionerna berörda spörsmålet om rätt för personbilägare att utan särskilt tillstånd bedriva yrkesmässig persontrafik.

Motionerna

I motionerna framhålles inledningvis att den senaste tidens händelser har givit skärpt aktualitet åt frågan om hushållningen med flytande bränsle och att man i dagar då man ansett sig böra tillgripa förbud mot att använda motorfordon vissa dagar i veckan frågar sig, om den rådande ordningen medför ett rationellt utnyttjande av det bränsle och den transportkapacitet, som står till förfogande. Härefter anføres följande.

Ur denna synpunkt finns det anledning att aktualisera en fråga, som redan förut tilldragit sig uppmärksamhet, nämligen gällande koncessions-system för den yrkesmässiga biltrafiken, speciellt i vad det gäller beställningstrafik för personbefordran. När man ser den strida ström av privatbilar, som ofta med endast föraren och i andra fall med någon enstaka passagerare rullar varje morgon till och varje afton från arbetsplatserna i våra städer måste man göra den reflexionen, att här föreligger ett upprörande slöseri med bränsle och fordonsmateriel. Och på många håll tillkommer dessutom, att vägarnas kapacitet överskrides genom det onödigt stora fordonsantalet, vilket förorsakar antingen stockningar och tidsförluster eller kostsamma investeringar för utbyggnad av gatu- och vägnätet.

Här påtalade förhållanden har redan tidigare påpekats och det har också visats, att anledningen ligger i de nuvarande rigorösa bestämmelserna rörande den yrkesmässiga biltrafiken. Det har emellertid även framhållits, att bilismens starka utveckling ger anledning till en grundlig omprövning, huruvida det i nuvarande läge är motiverat att bibehålla ett koncessionssystem på detta område. Grunden till detta härleder sig ju dock icke från annat än »trafikkonsumenternas» eget intresse. Direktiven för den nu arbetande 1953 års trafikutredning, som avser en allmän omprövning av de trafikpolitiska problemen, börjar med ett påpekande av denna problemställning. I fortsättningen påvisas sedan närmare, hur komplicerade dessa frågor är, särskilt när man kommer in på godstrafiken och förhållandet mellan järnvägar och lastbilar. Utredningens arbete har med hänsyn härtill upplagts efter mycket djupgående linjer och dess arbete kan icke väntas leda till praktiska resultat ännu på många år. Vid sådant förhållande uppställer sig frågan, om icke frågan om den yrkesmässiga persontrafiken kunde brytas ut till särskild behandling. Detta problem torde, särskilt om man inskränker sig till beställningstrafiken och låter linjetrafiken (busstrafiken) vara utanför, icke i alltför hög grad beröra järnvägstrafikens intresseområde. I varje fall borde något kunna göras för att förbättra förhållandena i avbidan på det slutliga ståndpunktstagandet till trafikproblemen i deras helhet. Frågans stora ekonomiska betydelse, både nationalekonomiskt och för de enskilda, gör det starkt motiverat att göra en sådan utbrytning.

Vad som främst borde kunna göras i detta avseende är en författningsändring, som medger en bilägare att vid färd för egen räkning utan särskilt tillstånd eller anmälan mot ersättning medtaga passagerare. Särskilt för de regelbundna resorna till och från arbetsplatserna skulle detta spela en stor roll. Men även för landsbygdens inköpsresor till närmaste tätort skulle det vara av stor betydelse. 1944 års trafikutredning har framlagt ett förslag, som i huvudsak tillgodoser detta önskemål. Enligt förslaget skulle dock krävas anmälan till vederbörande polismyndighet.

Motionärerna förklarar sedan, att den 1954 genomförda ändringen av bestämmelserna om yrkesmässig biltrafik av innebörd att möjlighet bereddes att meddela tillstånd för skjutsning av kamrater vid samma arbetsplats genom ett något förenklat förfarande, torde ha fått ganska ringa praktisk betydelse. Härefter heter det i motionerna:

Sedan frågan sålunda prövades har privatbilismen genomgått en ytterligare kraftig utveckling. Härigenom har motiven för en uppmjukning av

de rigorösa bestämmelserna skärpts. Dagens svårigheter på bränsleområdet har såsom inledningsvis framhållits satt strålkastarljuset på det slöseri, som förorsakas av de gällande reglerna. Men även om oljeimporten åter skulle komma i normala gängor kvarstår i alla fall den nationalekonomiska betydelsen av att fordon, bränsle och vägutrymme utnyttjas på ett rationellt sätt.

Utskottet

De senare årens kraftiga ökning av antalet personbilar i vårt land har mer och mer aktualiserat frågan om en revidering av gällande bestämmelser om yrkesmässig automobiltrafik för att möjliggöra och uppmuntra ett mera rationellt utnyttjande av personbilarna genom att samåkning praktiseras i större utsträckning.

En slutlig lösning av detta spörsmål kan icke ske utan ingående utredning vid vilken man har att pröva bl. a. den inverkan sådan samåkning kan tänkas få på trafikunderlaget för de reguljära trafikmedlen och därmed också på möjligheterna att tillgodose ortsbefolkningen i skilda delar av vårt land med sådana trafikmedel. Uppdraget att verkställa sådan utredning har anförtrotts 1953 års trafikutredning, som har att företaga en allmän översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken och därmed också av yrkestrafikförordningens bestämmelser. Utredningsuppdraget är synnerligen omfattande och omspannar många olika spörsmål; någon slutlig redovisning av utredningens resultat är enligt vad utskottet inhämtat i varje fall icke att emotse under innevarande år.

I motionerna hemställes, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att den utredning som anförtrotts 1953 års trafikutredning måtte så bedrivas, att förslag rörande den yrkesmässiga beställningstrafiken för personbefordran kan föreläggas riksdagen utan avvaktan på ett slutligt ståndpunktstagande till övriga trafikpolitiska problem.

Utredningen har i ett över motionerna avgivet yttrande förklarat, att utredningen, som icke är främmande för tanken att vissa av de frågor, som innehålles i det stora problemkomplex utredningen fått sig förelagt att behandla, borde kunna redovisas separat och innan utredningens slutbetänkande föreligger, icke anser det lämpligt att i utredningsarbetets nuvarande läge utbryta och särbehandla det i motionerna berörda spörsmålet om rätt för personbilägare att utan särskilt tillstånd bedriva yrkesmässig persontrafik.

Utskottet anser, att en lösning av frågan om ändrade regler för den yrkesmässiga beställningstrafiken för personbefordran icke lämpligen kan ske utan att samtidigt reglerna och förutsättningarna för den yrkesmässiga linjetrafiken för personbefordran blir föremål för överväganden. Med hänsyn härtill kan utskottet icke tillstyrka det i motionerna framlagda förslaget

om ett utbrytande av frågan om den yrkesmässiga beställningstrafiken för personbefordran till särskild behandling av utredningen.

I detta sammanhang vill dock utskottet kraftigt understryka, att utskottet finner en snar lösning av hithörande problem påkallad. Det är därför angeläget att utredningsarbetet bedrivs med den största möjliga skyndsamhet och att de förslag till författningsändringar, som befinner sig motiverade, framlägges utan onödigt dröjsmål. Bland de olika trafikpolitiska problem, som det ankommer på trafikutredningen att behandla, synes de frågor som berör yrkesmässig trafik för personbefordran böra behandlas med förtur.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte i anledning av förevarande motioner, I: 243 och II: 291, i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet ovan anför;

B) att motionerna I: 243 och II: 291, i den mån de icke kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anför och hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 9 april 1957

På andra lagutskottets vägnar:

EDVIN JACOBSSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Nils Elowsson*, Axel E. Svensson, fru Carlqvist, herr Mannerskantz*, fru Hamrin-Thorell, herrar Lars Larsson, Edström och Alvar Andersson;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Tobo, Nilsson i Göteborg, Odhe, fru Sandström*, herr Carlsson i Bakeröd, fröken Sandell, herrar Johansson i Norrköping och Lothigius*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.