

Nr 61

Utlåtande i anledning av väckta motioner om skyndsamt behandling av vissa frågor angående yrkesmässig biluthyrning.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 467 i första kammaren av herr *Sveningsson* samt nr 547 i andra kammaren av herrar *Bohman* och *Eliasson* i Moholm.

I motionerna, vilka är likalydande, göres gällande, att en lättnad i nuvarande reglering av den yrkesmässiga biluthyrningen är önskvärd, samt hemställes, »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t anmodar 1953 års trafikutredning att med skyndsamt behandla den i motionen angivna frågan om ändrade regler för yrkesmässig biluthyrning».

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sin hemställan får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas i det följande, hänvisa till motionen II: 547.

Gällande bestämmelser

Regler om uthyrningsrörelse återfinnes i *förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.* Denna reglerar i första hand den yrkesmässiga trafiken, varmed förstås sådan trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. I förordningens 32 § är intagna bestämmelser om uthyrningsrörelse, vilken definieras som yrkesmässig uthyrning av automobil utan att förare ställes till förfogande. Det må tilläggas att vad som stadgas om automobil i tillämpliga delar äger avseende jämväl å motorcykel och traktortåg. På samma sätt som är föreskrivet för yrkesmässig trafik gäller att uthyrningsrörelse icke får utövas fritt utan först efter myndighets tillstånd. Tillstånd till uthyrningsrörelse lämnas av länsstyrelsen i det län, där rörelsen skall drivas. För att tillstånd skall få lämnas måste vissa villkor vara för handen. Det föreskrives sålunda att tillstånd må meddelas endast om rörelsen finnes behövlig och i övrigt lämplig samt sökanden befinnes skickad att handhava rörelsen. Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga.

Juridisk person må dock beviljas tillstånd endast om särskilda skäl föreligger. Förfarandet i samband med ansökan om tillstånd till uthyrningsrörelse har ingående reglerats såväl i avseende å vilka uppgifter, som skall åtfölja ansökningsen, som i fråga om inhämtande av yttrande över ansökningsen från myndigheter ävensom från trafikföretag och sammanslutningar av utövare av yrkesmässig uthyrning samt andra, vilka ärendet kan angå. Regler finnes jämväl om återkallande och indragning för viss tid av tillstånd ävensom om varning till tillståndshavaren. Därjämte må nämnas, att jämlikt 6 mom. nämnda paragraf automobil i uthyrningsrörelse icke får tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrker sig inneha gällande körkort för automobil och ha uppnått 21 års ålder, dock att moped får tillhandahållas förare utan hinder av att denne icke innehar körkort. Förhyrd automobil får icke föras av någon, som icke fyllt 21 år. För att bestämmelserna om yrkesmässig automobiltrafik icke skall kunna kringgå stadgas jämväl att förhyrd automobil icke får yrkesmässigt mot ersättning föras av någon för ändamålet anlitad person, dock att detta får ske inom stad eller tätbebyggt samhälle för att möjliggöra bruket av billots.

Historik

Särskilda bestämmelser om uthyrningsrörelse infördes i den svenska trafiklagstiftningen genom en *förordning den 14 juni 1933*, genom vilken det i *1930 års motorfordonsförordning* intogs ett stadgande av bl. a. det innehållet, att den, som ville yrkesmässigt uthyra bil utan att förare ställdes till förfogande, skulle därtill söka tillstånd av vederbörande länsstyrelse.

I sitt år 1935 avgivna betänkande med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik upptog *1932 års trafikutredning* vissa föreskrifter om uthyrningsrörelse, som innebar i vissa avseenden en komplettering av den gällande bestämmelsen. Sålunda föreslogs bl. a., att tillstånd skulle beviljas endast under förutsättning att rörelsen funnes behövlig och lämplig samt sökanden skickad att handha densamma. Den proposition, som grundade sig å nämnda utrednings betänkade (161/1936), fann emellertid icke riksdagens gillande.

1936 års trafikutredning dryftade ingående frågan, huruvida uthyrningsrörelse borde helt eller delvis förbjudas. Utredningen ansåg sig icke kunna förorda förbud mot uthyrning av personbil, enär sådan uthyrning måste anses fylla ett verkligt behov. Utredningen fann emellertid, att den formen av uthyrningsrörelse borde underkastas en betydligt strängare reglering än vad som tidigare varit fallet. För sådant avseende lät utredningen bestämmelserna om den yrkesmässiga automobiltrafiken tjäna som förebild och föreslog i stort sett de regler, som i huvudsak alltjämt är gällande. Beträffande yrkesmässig uthyrning av lastbilar syntes enligt utredningens uppfattning något behov av sådan uthyrning knappast föreligga. Utredningen ansåg därför, att yrkesmässig uthyrning av lastbilar ej längre borde tillåtas, och fann

det riktigast, att allmänhetens behov av lastbilstransporter, som icke verkställdes med egna vagnar, tillgodosågs av den yrkesmässiga trafikens män. Även uthyrning av släpvagn ansåg utredningen borde förbjudas.

I *propositionen nr 115 till 1940 års riksdag* framlades för riksdagens yttrande det förslag till förordning om yrkesmässig automobiltrafik, som alltjämt i huvudsakliga delar är gällande. Propositionen byggde på 1936 års trafikutrednings förslag, vilket med vissa justeringar följts. Således föreslogs, att meddelande av tillstånd skulle ske på grundval av behovsprincipen. Däremot kunde föredragande departementschefen icke biträda utredningens förslag att uthyrning av lastbilar och släpvagnar icke längre skulle tillåtas. Enligt departementschefen kunde sådan uthyrning i många fall tillgodose fullt legitima intressen.

I sitt utlåtande nr 27 över propositionen uttalade *andra lagutskottet* bl. a.:

Även om yrkesmässig uthyrning av automobil kan i viss utsträckning tillgodose berättigade behov, torde dock enligt utskottets uppfattning fog icke saknas för de ofta uttryckta farhågorna att bedrivandet av dylik rörelse kan i vissa fall öka riskerna i vägtrafiken. Särskilt torde detta gälla i sådana fall då genom uthyrning personautomobiler ställas till förfogande för personer, som sakna nödig körvana eller som eljest på grund av spritpåverkan eller andra omständigheter icke lämpa sig för att framföra automobil. Utskottet anser, att med hänsyn till dylika riskmöjligheter meddelande av tillstånd till bedrivande av uthyrningsrörelse bör föregås av en noggrann behovsprövning och inskränkas till vad som ur denna synpunkt finnes påkallat, samt att uppmärksamhet bör ägnas åt frågan, huruvida sökanden med avseende å ansvarskänsla och omdöme är lämplig att handhava rörelsen. Vad beträffar meddelande av tillstånd till rörelse för uthyrning av lastautomobiler och släpfordon bör därjämte varsamhet iakttagas till förhindrande av osund konkurrens med utövare av yrkesmässig trafik för godsbefordran i orten.

Till följd av vad sålunda uttalats i samband med förordningens tillkomst, har på åtskilliga håll i vårt land tillämpats en viss restriktivitet vid meddelande av tillstånd till uthyrningsrörelse.

1953 års trafikutredning

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 5 juni 1953 tillkallades särskilda sakkunniga för att verkställa en översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken. De sakkunniga har antagit namnet 1953 års trafikutredning. I direktiven för utredningen heter det bl. a.:

Från flera håll har därvid kritik riktats mot formerna för regleringen av den yrkesmässiga biltrafiken. — — —

Sedan 1940 års förordning trädde i kraft har situationen på transportmarknaden i landet undergått vissa icke oväsentliga förändringar, vilka synes ge anledning att nu företaga en omprövning av den statliga trafikpolitiken.

Utvecklingen kännetecknas bl. a. av en stark ökning av antalet person- och lastbilar i icke yrkesmässig trafik. Därjämte har i samband med jord-

bruksrationaliseringen tillkommit ett stort antal traktorer som i viss utsträckning kan användas även för vägtransporter. Den förbättring av landets transportförsörjning som härigenom uppstått, är en omständighet, som icke bör förbises när det gäller att bedöma i vilken utsträckning behov föreligger att genom konkurrensskydd åt den yrkesmässiga biltrafiken trygga tillgången på transportmedel i landets olika delar. Yrkanden har också — — — framställts från olika håll om uppmjukning av regleringsbestämmelserna för den yrkesmässiga trafiken.

I svar den 30 maj 1960 på *interpellation* angående åtgärder på det trafikpolitiska området, förklarade *kommunikationsministern* bl. a., att han självfallet inte kunde då nämna någon dag när utredningens betänkande torde föreligga färdigt men att han mycket noggrant följde arbetet inom trafikutredningen.

Motionerna

Motionärerna framhåller, att de nuvarande reglerna om uthyrningsrörelse torde ha tillämpats med ännu större restriktivitet än vad författningen i själva verket åsyftar, så att tillstånd till uthyrningsrörelse synes lämnas endast under alldeles speciella förutsättningar, då mycket starka behovssynpunkter kunnat anföras. Motionärerna förmenar, att de förhållanden som motiverade gällande lagstiftning numera förändrats i väsentliga avseenden. De hänsyn till den yrkesmässiga trafiken och till trafiksäkerheten, som då åberopades, synes icke nu längre kunna motivera fortsatt restriktivitet, vilket motionärerna utvecklar bl. a. på följande sätt:

Den yrkesmässiga lastbilstrafikens fordonspark har differentierats efter olika transportbehov. Företag inom både produktions- och distributionsledet har dessutom för en stor del av sina transporter och för att säkerställa vissa särskilt brådskande transportbehov måst hålla en egen fordonspark. Därutöver har emellertid visat sig erfordras fordon, som kan yrkesmässigt ställas till förfogande utan förare för utnyttjande under viss tid eller för vissa transportuppgifter. Icke minst under tider, då företagens egna fordon på grund av trafikskador, ombesiktning eller av andra skäl icke kan utnyttjas i rörelsen, eller för mera tillfälliga eller periodiskt återkommande transportarbeten skulle tillgång till uthyrningsfordon vara av stort värde. En dylik yrkesmässig uthyrningsverksamhet till näringslivets och enskildas tjänst skulle som komplement till den yrkesmässiga trafiken i övrigt möjliggöra ett verkligt rationellt utnyttjande av landets fordonspark.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt borde ökad tillgång på uthyrningsbilar medföra fördelar. Även om vissa bilverkstäder redan nu kostnadsfritt kan tillhandahålla bilägare, som inlämnar sina fordon för reparation, ersättningsfordon under kortare tid, torde det nämligen i icke ringa utsträckning förekomma, att bilägare inför eventualiteten att icke kunna anskaffa ersättningsfordon och som därigenom förorsakas driftförluster i det längsta uppskjuter nödvändiga reparationer trots riskerna ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Motionärerna anför vidare, att det i utlandet tillämpas en betydligt mer liberal ordning beträffande yrkesmässig biluthyrning än i vårt land, vilket

icke minst ur turisttrafiksynpunkt motiverar en lättnad i vår nuvarande reglering.

Motionärerna, som anser det sannolikt att 1953 års trafikutredning skall beakta den berörda frågan, finner densamma så angelägen och de arbetsuppgifter som trafikutredningen i övrigt har så många, att frågan bör utbrytas och behandlas med förtur.

Utskottet

Enligt gällande bestämmelser får yrkesmässig uthyrning av bil utan att förare ställes till förfogande (uthyrningsrörelse) ske endast efter tillstånd av länsstyrelsen i det län, där rörelsen skall bedrivas. Tillstånd får meddelas allenast om rörelsen finnes behövlig och i övrigt lämplig samt sökanden visat sig skickad att handha densamma. I förevarande motioner göres gällande, att en lättnad i nuvarande reglering av den yrkesmässiga biluthyrningen av olika skäl är påkallad. Motionärerna, som anser det sannolikt att 1953 års trafikutredning kommer att behandla denna fråga, finner den så angelägen och trafikutredningens uppgifter i övrigt så många, att frågan enligt deras mening bör utbrytas och behandlas med förtur. De hemställer därför, att Kungl. Maj:t måtte anmoda trafikutredningen att med skyndsamt behandla frågan om ändrade regler i ämnet.

I samband med tillkomsten 1940 av nu gällande bestämmelser om yrkesmässig biluthyrning uttalade riksdagen bland annat, att fog icke saknades för de ofta uttryckta farhågorna att bedrivandet av uthyrningsrörelse i vissa fall kunde öka riskerna i vägtrafiken. Riksdagen ansåg med hänsyn härtill, att meddelande av tillstånd till uthyrningsrörelse borde föregås av en noggrann behovsprövning och inskränkas till vad som ur denna synpunkt fanns påkallat. Uppmärksamhet borde också ägnas åt frågan, huruvida sökanden med avseende å ansvarskänsla och omdöme var lämplig att handha rörelsen. Beträffande tillstånd till rörelse för uthyrning av lastbilar och släpvagnar borde enligt riksdagens mening därjämte iakttagas varsamhet för att förhindra osund konkurrens med utövare av yrkesmässig trafik för godsbefordran i orten. Till följd av bland annat dessa uttalanden torde länsstyrelserna ha tillämpat en viss restriktivitet vid meddelande av tillstånd till uthyrningsrörelse.

Såsom motionärerna framhåller har den kraftiga och snabba utvecklingen av motorismen medfört att delvis nya synpunkter kan läggas på förevarande problem. Här må nämnas önskvärdheten av ett rationellt utnyttjande av den stora fordonsparken och hänsyn till den ökade turisttrafiken. Mot bakgrund härav kan det därför ifrågasättas, huruvida icke nuvarande tillståndsgivning är väl restriktiv.

Å trafikutredningen ankommer att verkställa en översyn av 1940 års yrkestrafikförordning, i vilken reglerna om uthyrningsrörelse är intagna. Utskottet har inhämtat, att utredningen har för avsikt att före årets slut av-

lämna ett betänkande, i vilket regleringen av yrkesmässig biluthyrning kommer att behandlas. Under sådana förhållanden påkallar enligt utskottets mening förevarande motioner icke någon riksdagens åtgärd.

Utskottet får därför hemställa,

att förevarande motioner, I: 467 och II: 547, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 1 november 1960

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel Svensson, Lars Larsson, Åkesson*, Kaijser*, Thorsten Larsson och fröken Nordström;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Tobo, fröken Sandell*, fröken Höjer, herrar Wahrendorff, Fredriksson, fru Wallerius-Gunne*, fru Eriksson i Ängelholm och fru Svensson*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.