

**Nr 193.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284); given Stockholms slott den 24 februari 1933.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284).

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Henning Leo.*

**Förslag**  
till  
**Förordning**  
**om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen**  
**den 20 juni 1930 (nr 284).**

Härigenom förordnas, dels att 5 § 3 mom., 21 § 1 mom., 22 § 11 mom., 24 § 2 mom., 25 §, 26 § 2 mom., 27 §, 28 § 1 mom., 40 § 1 mom., 42 §, 43 § 1 mom. samt 44, 48 och 55 §§ motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 skola hava den ändrade lydelse, som framgår av följande, dels ock att i förordningen skall efter 29 § upptagas — under rubriken »Särskilda föreskrifter om uthyrningsrörelse» — en ny paragraf, betecknad 29 a §.

5 §.

3 mom. Beträffande periodisk efterbesiktning av automobil, som användes i yrkesmässig trafik eller i uthyrningsrörelse, stadgas i 27 § 5 mom. och i 29 a § 4 mom.

21 §.

1 mom. Under färd skall å automobil föras

- a) igenkänningsmärken, — — — och besiktningsmärken;
- b) å — — — automobilens maximilast;
- c) då mörker råder, minst två lyktor framtill, visande vitt, blåvitt eller gult sken, av vilka två skola vara anbragta å samma höjd, en å vardera sidan, samt hava tillräckligt starkt sken, för att automobilen skall kunna framföras på ett betryggande sätt, ävensom en lykta baktill, som med vitt sken så belyser det å automobilen anbragta bakre igenkänningsmärket eller besiktningsskylten, att de lätt kunna avläsas, samt visar rött ljus bakåt.

22 §.

11 mom. Vad i — — — brandväsendets räkning.

Ej heller skall vad i 10 mom. är stadgat gälla, då till automobil kopplats släpvagn, som uteslutande användes för brandväsendets räkning.

Under mörker skall släpvagn, som i första stycket avses, baktill vara försedd med lykta, som visar rött ljus bakåt, eller med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken. Reflexanordning skall vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

24 §.

2 mom. Tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka eller att eljest regelbundet bedriva yrkesmässig trafik mellan vissa

orter (*linjetrafik*) meddelas av länsstyrelsen i det eller de län, där trafiken skall äga rum.

Ansökan om trafiktillstånd avseende linjetrafik inom mer än ett län skall inlämnas till länsstyrelsen i det län, varest längsta delen av ifrågakommande vägsträckor är belägen.

### 25 §.

1 mom. Vid meddelande — — — stationerad (*stationsort*).

För automobil — — — staden stationsort.

Såsom stationsort för automobil, vilken brukas i länstrafik, må ej bestämmas stad, varest ej automobilen tillika brukas i stadstrafik.

2 mom. Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik vare, såvida icke naturhinder föreligger eller eljest giltigt skäl för vägran är för handen, skyldig att på anfordran utföra körning inom det område, trafiktillståndet avser (*trafikområde*), dock må, där så av särskilda omständigheter påkallas, myndighet, som meddelat tillståndet, helt eller delvis medgiva befrielse från dylik skyldighet.

3 mom. Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik äger att i anledning av beställning, som emottagits å ort inom trafikområdet, utföra körning från sådan ort jämväl till ort utom detsamma; dock att vid godstrafik gods icke må avhämtas utom trafikområdet annat än för befordran till ort inom detsamma, och må vid sådan körning gods ej heller avhämtas å mera än en utom trafikområdet belägen ort.

4 mom. Har automobil — — — till stationsorten.

5 mom. Har körning avslutats å ort utom trafikområdet, må automobilen å sådan ort tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet; dock må vid godstrafik automobilen endast å förstnämnda ort tagas i bruk för dylik körning.

### 26 §.

2 mom. Ansökan om trafiktillstånd avseende linjetrafik skall, utöver vad i 1 mom. angives, innehålla uppgifter om den vägsträcka, varå trafiken skall äga rum, eller om de orter, mellan vilka trafiken skall bedrivas, samt huruvida trafiken skall omfatta persontrafik eller godstrafik eller bådadera, ävensom huru trafiken i övrigt skall anordnas och bedrivas, och om den taxa för befordringen, som önskas fastställd.

Ansökan om — — — ifrågasatta trafiken.

### 27 §.

1 mom. Över ansökan om tillstånd till linjetrafik skall länsstyrelse ej mindre höra vederbörande vägstyrelse och polismyndighet samt järnvägsföretag eller annat trafikföretag, som beröres av den ifrågasatta trafiken, än även, om förhållandena därtill föranleda, vid utlyst sammanträde eller i annan lämplig ordning lämna vederbörande väghållningsskyldiga och andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig.

När tillstånd till stads- eller länstrafik sökes, skall myndighet, som har

att meddela trafiktillstånd, genom tillkännagivande i tidning, som på förhand bestämts, bereda trafikföretag, vilka beröras av den ifrågasatta trafiken, så ock andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig över ansökningen. Kostnaderna för dylikt tillkännagivande skola gäldas av sökanden.

Över ansökan om tillstånd till länstrafik skall länsstyrelse jämväl höra polismyndigheten i den ort, varest automobil, som kommer att användas i trafiken, avses skola hava sin stationsort.

Det åligger polismyndighet i stad att före den 1 december varje år meddela länsstyrelsen uppgift om tidning, i vilken tillkännagivanden angående ansökningar om tillstånd till stadstrafik komma att under nästföljande år införas. Dylik uppgift ävensom motsvarande uppgift å tidning, i vilken ansökningar om tillstånd till länstrafik komma att tillkännagivas, skall intagas i länskungörelserna under senare hälften av sagda månad.

Finnes uppenbart, att ansökan om trafiktillstånd ej bör beviljas, må densamma utan hinder av vad här föreskrivits genast avslås.

2 mom. Ej må trafiktillstånd meddelas, därest ej den ifrågasatta trafiken finnes behöflig med hänsyn till redan befintliga trafikföretag samt i övrigt lämplig.

Trafiktillstånd skall upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. I fråga om linjetrafik skall därvid, såvida ej särskilda skäl till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka.

3 mom. Av länsstyrelses beslut, varigenom tillstånd till linjetrafik meddelats eller sådant tillstånd återkallats, skall avskrift tillställas vederbörande vägstyrelse och polismyndighet ävensom, där ej trafiken i sin helhet bedrivs inom stads område, vederbörande statspolisavdelnings föreståndare. Om beslut rörande tillstånd till linjetrafik skall meddelande intagas i tidning i orten; skolande kostnaderna härför gäldas av sökanden.

Avskrift av länsstyrelses beslut, varigenom tillstånd till länstrafik meddelats eller sådant tillstånd återkallats, skall tillställas polismyndigheten i den ort, varest automobil, som användes i trafiken, har sin stationsort, ävensom föreståndaren för vederbörande statspolisavdelning.

Beslut, varigenom tillstånd till stadstrafik meddelats eller sådant tillstånd återkallats, skall i avskrift tillställas vederbörande länsstyrelse. Dylikt beslut skall jämväl delgivas föreståndaren för vederbörande statspolisavdelning.

Om meddelat trafiktillstånd, innefattande jämväl uppgift om den eller de automobiler, som äro godkända för trafiken, så ock om härutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelse eller annan myndighet, som meddelat tillståndet, lämna vederbörande besiktningsman underrättelse.

Länsstyrelse skall föra förteckning över de trafiktillstånd, som meddelats av länsstyrelsen eller polismyndigheten i stad inom länet. Förteckningen skall föras särskilt för tillstånd till linjetrafik, särskilt för tillstånd till länstrafik och särskilt för tillstånd till stadstrafik. Då trafiktillstånd återkallats, skall detta i förteckningen anmärkas.

4 mom. Automobil må — — — med fordonet.

Ej må — — — försäkringsplikten fullgjorts.

Godkännande eller — — — myndighet återkallas.

5 mom. För utrönande — — — fall, typintyg.

Besiktningssmannen skall — — — besiktningen verkställts.

Befinnes vid — — — sin hemort.

Angående skyldighet — — — 10 § 4 mom.

Har trafiktillståndet — — — besiktningen verkställts.

De i — — — meddelat trafiktillståndet.

6 mom. Länsstyrelse äger — — — ordet »Trafikbil».

Där så finnes påkallat, äger länsstyrelse jämväl föreskriva, att personomnibus, som brukas i linjetrafik, skall vara försedd med förbandslåda av modell, som fastställts av medicinalstyrelsen.

7 mom. I yrkesmässig trafik tjänstgörande förares arbetstid må under tjugufyra på varandra följande timmar icke, där ej särskilt förhållande annat påkallar, överskrida tolv timmar. I arbetstiden skall inräknas all den tid föraren till följd av sin tjänst tillbringar å automobil, som brukas i trafiken, eller automobilens skötsel eljest kräver eller som åtgår för på- eller avlastning av gods, vilket med automobilen befordras, ävensom rast, som understiger trettio minuter eller under vilken föraren icke äger frihet att avlägsna sig från automobilen. Utan uppehåll om minst trettio minuter i följd må ej här omförmäld förare framföra automobil under längre tid än sex timmar, såvida icke särskilda omständigheter därtill föranleda.

Myndighet, som har att meddela trafiktillstånd, äger föreskriva ytterligare begränsning av arbetstiden. Sådan föreskrift skall intagas i trafiktillståndet.

8 mom. Till varje automobil, som brukas i stads- eller länstrafik, vilken icke endast avser befordran av personer, skall av tillståndshavaren anskaffas särskild bok för anteckning om de körningar, som med automobilen utföras (*trafikbok*). Närmare bestämmelser om trafikboks beskaffenhet och om de uppgifter, som skola däri införas, meddelas av Konungen. Trafikboken föres av föraren.

Under färd skall trafikboken medföras av föraren och på tillsägelse uppvisas för besiktningssman eller polisman.

Trafikbok bör av tillståndshavaren förvaras under ett år, räknat från den dag sista däri antecknade körning utfördes.

#### 28 §.

1 mom. Vid linjetrafik — — — (nr 22) angiver.

Ej heller vid länstrafik må skjutslegan utgå med högre belopp än som medgives i taxa, vilken det åligger länsstyrelse att, särskilt för personbefordran och särskilt för godsbeordran, för länet utfärda.

Över förslag — — — landsting deltagar.

#### Särskilda föreskrifter om uthyrningsrörelse.

##### 29 a §.

1 mom. Den, som vill yrkesmässigt uthyra automobil utan att förare ställes till förfogande (*uthyrningsrörelse*), skall därtill söka tillstånd av länsstyrelsen i det län, där ort, varest rörelsen skall bedrivas, är belägen.

Ansökan om dylikt tillstånd skall innehålla uppgift om sagda ort ävensom om den eller de automobiler, som äro avsedda att användas i rörelsen, och skola i övrigt föreskrifterna i 26 § 1 mom. i tillämpliga delar gälla.

2 mom. Automobil må icke användas i uthyrningsrörelse utan att vara därför godkänd av länsstyrelsen. Då godkännande sökes, skall företes intyg av besiktningsman, att automobilen är lämplig för uthyrningsrörelse, varjämte skall visas, att försäkringsplikten fullgjorts.

3 mom. Tillstånd eller godkännande, varom i 1 och 2 mom. sägs, kan, när anledning därtill förekommer, återkallas av länsstyrelsen.

4 mom. Automobil, som användes i uthyrningsrörelse, skall för det ändamål, varom i 27 § 5 mom. första stycket förmäles, sist inom sex månader efter närmast föregående besiktning uppvisas för där angiven besiktningsman. Därvid skall företes det för automobilen senast utfärdade besiktningsinstrument eller, i förekommande fall, typintyg.

Föreskrifterna i 27 § 5 mom. andra—femte styckena skola äga motsvarande tillämplighet i fråga om automobil, som användes i uthyrningsrörelse.

Där automobil, som nyss nämnts, tillika brukas i yrkesmässig trafik, skall vad i denna paragraf är stadgat om efterbesiktning icke gälla.

#### 40 §.

1 mom. Framföres automobil — — — må framföras, eller brukas — — — meddelade föreskrifter, eller befordras — — — fastställda maximilasten, eller brytes mot föreskrifterna i 5 § 1 mom., 21 § 1 mom. a) och c), 2 och 3 mom. andra stycket, 4 och 6 mom., 22 § 8 mom. första och andra styckena samt 11 mom. tredje stycket, 27 § 5 mom. första stycket, 29 a § 4 mom. första stycket eller 37 § 1 mom. sista stycket eller mot föreskrift, som meddelats med stöd av 2 § 6 mom.,

straffes den — — — femhundra kronor.

Till enahanda — — — 34 § förmäles.

Har automobils — — — å fordonet.

#### 42 §.

Med böter från och med tio till och med tvåhundra kronor straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 8 § 3 mom. sista stycket, 15 § 1 mom. fjärde stycket eller 3 mom. fjärde stycket, 21 § 1 mom. b), 3 mom. första stycket, 5, 7, 8, 9 eller 10 mom., 22 § 3 mom. näst sista stycket, 7 mom. samt 8 mom. tredje stycket, 27 § 8 mom. andra stycket, 28 § 3 mom., 29 § 6 mom. andra stycket eller 7 mom., 30 § 6 mom. eller 37 § 1 mom. näst sista stycket.

Till enahanda — — — 34 § förmäles.

Visar den — — — ansvar fri.

Till straff — — — av polismyndighet.

#### 43 §.

1 mom. Sökes ej inom föreskriven tid registrering, på sätt i 9 § 2 mom. och 22 § 5 mom. är stadgat, av automobil eller motorcykel, varom i 34 §

sägs, eller släpvagn eller underlåter eljest någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till automobilregistret eller hos myndighet, som meddelat trafiktillstånd eller tillstånd till uthyrningsrörelse, sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, böte den, vilken registrerings- eller anmälningsskyldigheten åligger, där han ej tillika gjort sig förfallen till ansvar jämlikt 38 § 1 mom., från och med tio till och med femhundra kronor.

Underlåter någon, — — — sin skyldighet.

#### 44 §.

1 mom. Utövar någon utan tillstånd yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller bedriver någon linje-, stads- eller länstrafik eller trafik med traktortåg, utan att vara berättigad till sådan trafik, varom fråga är, böte från och med femtio till och med femhundra kronor.

Är på — — — fall tillämpas.

Uraktlåter någon, som innehar tillstånd till stadstrafik eller länstrafik, att fullgöra skyldighet, som enligt 25 § 2 mom. åligger honom, straffes som i första stycket sägs.

2 mom. Brukas i yrkesmässig trafik automobil eller släpvagn, som ej är godkänd för sådan trafik, eller användes tillkopplad släpvagn i sådan trafik utan medgivande, som i 27 § 4 mom. sägs, eller brukas i traktortåg ingående motorredskap eller släpvagn utan att vara godkänt för sådan trafik, eller brukas i uthyrningsrörelse automobil, som ej är godkänd för sådan rörelse, straffes den, som utövar trafiken eller rörelsen med böter från och med tio till och med femhundra kronor.

Ägde föraren — — — nyss sagts.

3 mom. Fordras vid — — — femhundra kronor.

Till samma straff vare den förfallen, som bryter mot stadgandet i 25 § 4 mom. eller föreskrifterna i 27 § 7 mom. första stycket.

Uraktlåter förare att i trafikbok införa vederbörliga anteckningar, straffes som i första stycket sägs.

#### 48 §.

De för — — — här avses.

Enahanda grunder skola tillämpas jämväl i fråga om ansvar, som enligt 44 § skall ådömas innehavare av tillstånd till utövande av yrkesmässig trafik eller till trafik med traktortåg eller till uthyrningsrörelse.

#### 55 §.

Emot beslut, som på grund av denna förordning meddelas av länsstyrelse eller av polismyndighet, må besvär anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gälle beslutet, där det ej avser tillstånd till yrkesmässig trafik, utan hinder av besvär till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bliva vederbörligen förordnat. Beslut om tillstånd, varom nyss sagts, vare ej gällande, förrän beslutet vunnit

laga kraft eller, där besvär däremot anförts, beslutet blivit slutligen fastställt.

Beslut, varigenom tillstånd till yrkesmässig trafik meddelats, skall anses hava kommit klaganden till del den dag, då beslutet tillkännagivits genom anslag i länsstyrelsens eller polismyndighetens lokal. Sådant tillkännagivande bör ske inom åtta dagar från beslutets dag.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1933, dock att uthyrningsrörelse, som sistnämnda dag bedrives, må utan hinder av vad i 29 a § stadgas fortsättas intill den 1 oktober 1933.

Genom denna förordning upphäves kungörelsen den 20 maj 1932 (nr 124) om arbetstiden i vissa fall för i yrkesmässig automobiltrafik tjänstgörande förare.

---



*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 24 februari 1933.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern HANSSON, statsråden UNDÉN, NOTHIN, SCHLYTER, WIGFORSS, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med cheferna för social- och finansdepartementen anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Leo, fråga om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) samt anför därvid:

**Inledning.**

I skrivelse den 13 juni 1932, nr 364, i anledning av dels riksdagens revisorers uttalande angående åtgärder för reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken, dels ock i ämnet väckta motioner m. m., anhöll riksdagen, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart jämte därmed sammanhängande spörsmål samt därefter vidtaga de åtgärder och, i den mån riksdagens medverkan prövades erforderlig, för riksdagen framlägga de förslag, till vilka utredningen kunde föranleda.

I nämnda skrivelse framhöll riksdagen, att några bestämda direktiv för den ifrågasatta utredningen icke kunde eller borde angivas, men att riksdagen likväl icke ville underlåta att giva uttryck åt vissa allmänna synpunkter av huvudsakligen principiell innebörd. I detta avseende yttrade riksdagen, bland annat:

Av i ärendet föreliggande handlingar hade syntts framgå, att den osunda konkurrensen mellan olika trafikföretag skärpts genom den starka stegring av antalet biltrafikrättigheter, särskilt för lasttrafik, som ägt rum under de senare åren, samt genom att lämnade tillstånd utnyttjats på ett annat sätt än från början torde hava varit avsett, ävensom att dessa omständigheter vore en viktig orsak till vissa nu rådande mindre tillfredsställande förhållanden. Därest transportorganisationen genom bilföretagens snabba tillväxt blivit för stor i förhållande till transportbehovet, syntes åtgärder böra vidtagas för utjämning av trafikrättigheternas antal till rimligare proportioner. För vinnande av detta syfte torde, på sätt från olika håll föreslagits, strängare regler för beviljande av trafiktillstånd böra övervägas, dock utan att därigenom tendenser till monopolbildning eller handel med trafikrättigheter befrämjades.

Med avseende å de sålunda berörda spörsmålen anförde riksdagen, att det ville synas, som om den av riksdagen förordade utredningen i första hand borde till omedelbar prövning upptaga frågan om tillämpningen av motorfordonsförordningens bestämmelser beträffande beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik. Därvid borde undersökas, dels huruvida begränsning av befintliga tillstånd till yrkesmässig trafik erfordrades, dels ock vilka åtgärder, som kunde påkallas för ernående av en mera effektiv prövning av ansökningar om nya sådana tillstånd. Till den del nödiga bestämmelser därutinnan kunde utan prövning av riksdagen vidtagas på administrativ väg, borde frågan om dylika bestämmelser av Kungl. Maj:t upptagas till skyndsam prövning. I den mån ändring av motorfordonsförordningen i förevarande syfte erfordrades och ansåges kräva riksdagens medverkan, förutsatte riksdagen, att dylika spörsmål likaledes gjordes till föremål för fristående behandling snarast möjligt. Jämväl borde frågan om åtgärder för ett noggrannare iakttagande av motorfordonsförordningens föreskrifter om maximihastighet, maximibelastning, arbetstidens längd för bilförare m. m. göras till föremål för övervägande i detta sammanhang.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t den 30 juni 1932 av riksdagens omfördälda skrivelse hänvisade min företrädare i ämbetet till det utlåtande (nr 59) av bankoutskottet, som legat till grund för riksdagens behandling av ärendet, samt anförde, efter att hava tillstyrkt företagande av den av riksdagen begärda utredningen, bland annat, att med avseende å utredningsarbetets anordnande borde, i enlighet med vad riksdagen förutsatt, iakttagas, att i första hand till omedelbar prövning upptoges frågan om tillämpningen av vissa föreskrifter i gällande motorfordonsförordning m. m.; i detta hänseende erinrades om vad riksdagen i nyssnämnda skrivelse därutinnan yttrat. I den mån, efter erforderlig utredning, åtgärder i förevarande delar från Kungl. Maj:ts eller från Kungl. Maj:ts och riksdagens sida funnes påkallade utan avvaktan på slutförande av utredningen i dess helhet, borde förslag därom, successivt eller i ett sammanhang, till Kungl. Maj:t skyndsamt ingivas.

I anledning av Kungl. Maj:ts sistberörda dag givna bemyndigande tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet samma dag landshövdingen A. W. T. von Sneidern, ledamoten av riksdagens första kammare, lantbrukaren J. B. Johansson och ledamoten av riksdagens andra kammare, redaktören A. Wikström att, med beaktande av vad departementschefen till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag anført, i egenskap av utredningsmän inom kommunikationsdepartementet biträda med verkställande av en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart jämte därmed sammanhängande spörsmål. Därjämte uppdrogs åt von Sneidern att i egenskap av ordförande leda utredningsmännens arbete.

Utredningsmännen, som i enlighet med de dem lämnade direktiven i första hand inriktat sitt arbete å en undersökning av tillämpningen av vissa, den yrkesmässiga automobiltrafiken berörande bestämmelser i motorfordonsförordningen, hava med skrivelse den 22 december 1932 avlämnat betänkande med förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen. Förslaget torde få såsom bilaga fogas vid detta protokoll.

I sammanhang med utredningsmännens förslag torde jämväl få upptagas vissa spörsmål om ändrade bestämmelser i några andra, automobiltrafiken berörande hänseenden, varom framställningar inkommit, nämligen från kungl. automobilklubben angående antal och beskaffenhet av framtill å automobil förekommande lyktor, från svenska brandskyddsföreningen angående, bland annat, hastighetsbestämmelserna med avseende å släpvagn, som vid eldfara användes för brandväsendets räkning, från överstyrelsen för svenska Röda Korset och motorförarnas helykterhetsförbund angående skyldighet att medföra förbandslåda å automobil, som brukas i yrkesmässig trafik, samt från länsstyrelsen i Malmöhus län angående bestridandet av kostnaderna för offentliggörande i ortstidning av vissa beslut rörande körkort.

Jag övergår härefter till det av utredningsmännen avgivna förslaget.

#### **Gällande bestämmelser om yrkesmässig trafik.**

Särskilda bestämmelser om den yrkesmässiga automobiltrafiken förekommo redan i den första förordningen om automobiltrafik, utfärdad den 21 september 1906. Under det att dylika bestämmelser till en början föranletts närmast därav att — såsom det heter i det den 16 mars 1904 avgivna förslag, som låg till grund för nyssnämnda förordning — allmänheten, till vilken ett visst befodringsmedel utbjöds, kunde äga anspråk på att lämpligheten såväl av befodringsmedlet självt som av de kommunikationsleder, där det skulle användas, ägnades en mera grundlig och allsidig prövning, har sedermera till följd av den revolutionerande omdaning av trafikväsendet, som ägt rum i anledning av automobiltrafikens hastiga utveckling, särskilda bestämmelser rörande den yrkesmässiga automobiltrafiken ansetts påkallade jämväl i syfte att erhålla en reglering av förhållandet mellan de olika trafikmedlen — å ena sidan järnvägar och fartyg, å andra sidan automobiler — ävensom mellan olika automobiltrafikföretag inbördes och att därigenom förhindra en osund konkurrens mellan de skilda trafikföretagen, och torde sistberörda synpunkter numera vara de förhärskande.

Bestämmelser i sådant syfte upptogos först i förordningen den 15 juni 1923 om motorfordon. Då frågan om verkställande av en allmän revision av denna förordning anmäldes i statsråd den 11 november 1927, anförde dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet — i anslutning till två framställningar, berörande konkurrensen mellan järnvägs- och automobiltrafiken — att i den mån denna fråga berörde regleringen av den yrkesmässiga automobiltrafiken med hänsyn till, bland annat, redan förefintlig järnvägstrafik, borde den upptagas till prövning i samband med motorfordonsförordningens bestämmelser om meddelande av tillstånd till yrkesmässig trafik.

De bestämmelser i förevarande hänseende, vilka återfinnas i nu gällande motorfordonsförordning, överensstämma i allt väsentligt med de förslag, som därutinnan avgåvos av de sakkunniga — 1927 års motorfordonssakkunniga — vilka jämlikt Kungl. Maj:ts sistnämnda dag givna bemyndigande tillkallades för att utarbета förslag till ny förordning om motorfordon m. m.

Dessa bestämmelser innehålla i huvudsak följande:

Enligt motorfordonsförordningen (23 §) definieras begreppet yrkesmässig automobiltrafik såsom tillhandahållande åt allmänheten av automobil mot ersättning. I förordningen (24 §) skiljes på tre slag av yrkesmässig trafik: *linjetrafik*, varunder inbegripes yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka; *stadstrafik*, varmed avses annan, inom stad bedriven, yrkesmässig trafik än linjetrafik; samt *länstrafik*, vilken angives såsom inom visst län eller del därav bedriven yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linje- eller stadstrafik. Tillstånd till yrkesmässig trafik meddelas, i fråga om linjetrafik av länsstyrelsen i det län, där trafiken skall äga rum, i fråga om stadstrafik av polismyndigheten i staden — d. v. s. i Stockholm av överståthållarämbetet, i annan stad, där poliskammare finnes, av denna och annorstädes av magistraten eller, där sådan ej finnes, av stadsstyrelsen — samt i fråga om länstrafik av länsstyrelsen. Trafiktillstånd kan, när anledning därtill förekommer, återkallas av den myndighet, som meddelat tillståndet.

I motorfordonsförordningen (25 §) stadgas härjämte: Vid meddelande av tillstånd till länstrafik skall bestämmas, å vilken ort automobil som brukas i trafiken, skall vara stationerad (stationsort); för automobil, som brukas i stadstrafik, är vederbörande stad stationsort. Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik för personbefordran är, såvida icke naturhinder föreligger eller eljest giltigt skäl för vägran är för handen, skyldig att på anfordran utföra körning inom det område trafiktillståndet avser (trafikområde), där ej myndighet, som meddelat tillståndet, medgivit befrielse från dylik skyldighet. I anledning av beställning, som innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik mottagit å ort inom trafikområdet, äger han utföra körning jämväl till ort utom detsamma. Därest automobil tagits i bruk för körning utom stationsorten, skall automobilen, sedan körningen avslutats, utan onödigt dröjsmål föras tillbaka till stationsorten. Har färd avslutats utom trafikområdet, må automobilen å sådan ort tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet (s. k. returkörning).

Ytterligare stadgas i motorfordonsförordningen (27 §) — efter det (26 §) föreskrifter lämnats om de uppgifter ansökan om trafiktillstånd skall innehålla — följande: Över ansökan om tillstånd till linjetrafik skall länsstyrelse höra vägstyrelsen och polismyndigheten i orten (d. v. s. i stad nyss omförmälda myndigheter och å landet polischefen i orten) samt järnvägsföretag eller annat trafikföretag, som beröres av den ifrågasatta trafiken; om förhållandena därtill föranleda, skola därjämte vederbörande väghållnings-skyldiga och andra, som ärendet kan angå, lämnas tillfälle att yttra sig. Över ansökan om tillstånd till länstrafik skall höras polismyndigheten i den ort, varest ifrågakommen automobil avses skola hava sin stationsort. Vid prövning av ansökan om trafiktillstånd skall hänsyn tagas till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken. Trafiktillstånd skall upptaga de villkor och bestämmelser för trafiken, som prövas nödiga. Därvid skall föreskrivas, att i trafiken tjänstgörande förarens arbetstid under tjugufyra på varandra följande timmar i regel icke får överskrida tretton timmar, raster däri inbegripna, dock att myndighet, som har att meddela trafiktillståndet, äger stadga ytterligare begränsning av arbetstiden. Av länsstyrelsens beslut om tillstånd till linjetrafik skola avskrifter tillställas vederbörande vägstyrelse och polismyndighet, varjämte meddelande om beslutet skall intagas i tidning i orten; av länsstyrelsens beslut om tillstånd till länstrafik skall avskrift tillställas polismyndigheten i den ort, varest ifrågakommen automobil har sin stationsort. — Automobil, som användes i yrkesmässig trafik, skall vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som har att meddela trafiktillståndet. Dylik automobil skall årligen undergå efterbesiktning.

Vid vissa slag av yrkesmässig trafik må skjutslegan icke utgå med högre belopp än fastställd taxa medgiver (28 §). Så är fallet vid linje- och stads- trafik för såväl person- som godsbefordran ävensom vid länstrafik, som icke endast avser befordran av gods. Även vid länstrafik för befordran av gods skall, när så med hänsyn till förhållandena kan anses av behovet påkallat, dylik taxa fastställas. Taxa för länstrafik åligger det länsstyrelse att för länet utfärda, varemot taxa vid linjetrafik fastställas i samband med meddelande av tillstånd därtill. För stadstrafik fastställas taxa i den ordning 23 § i ordningsstadgan för rikets städer angiver.

Slutligen meddelas (29 §) särskilda bestämmelser rörande tillstånd att tjänstgöra som förare av automobil i yrkesmässig trafik (trafikkort).

#### Sammanfattning av utredningsmännens förslag.

Av utredningsmännen föreslagna ändringar i nu återgivna bestämmelser rörande den yrkesmässiga automobiltrafiken kunna i korthet sammanfattas sålunda:

I fråga om länstrafik skall icke fastställas något trafikområde. Rätten att utbjuda automobil, som brukas i dylik trafik, begränsas till stationsorten. Begreppet trafikområde utgår ur författningen.

Såsom en följd härav skall, i fråga om returkörning, återfärden avse stationsorten (nu trafikområdet), därvid körningen må ske »i riktning mot» stationsorten (nu: »direkt tillbaka till» trafikområdet).

Området för körplikt — vilken plikt såsom nu endast skall gälla innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik för befordran av personer — skall icke fastställas i författningen utan bestämmas i samband med meddelande av trafikillståndet.

Förutsättningarna för trafikillståndets beviljande skärpas.

Nu gällande föreskrifter om vissa vederbörandes hörande över ansökan om tillstånd till linjetrafik skola i huvudsak äga tillämpning jämväl i fråga om ansökan om tillstånd till länstrafik.

För uthyrande av automobil för persontrafik utan att förare därvid ställes till förfogande skall fordras särskilt tillstånd; och skola med avseende å dylik rörelse åtskilliga av de bestämmelser, som gälla yrkesmässig trafik, äga tillämpning. I samband därmed ändras definitionen å yrkesmässig trafik.

Över samtliga inom ett län gällande tillstånd till yrkesmässig trafik skall årligen genom länsstyrelsens försorg föras och utgivas förteckning.

Om tillstånd till linje- och länstrafik skall — utöver vad nu är föreskrivet — underrättelse jämväl lämnas vederbörande statspolisavdelning. Vederbörande polismyndigheter och statspolisavdelningar skola härjämte underrättas om beslut, varigenom trafikillstånd återkallats.

I trafikillstånd skola intagas närmare angivna bestämmelser rörande vad som skall inräknas i arbetstiden för förare, som tjänstgör i yrkesmässig trafik, varjämte i tillståndet skall föreskrivas, att ingen må utan uppehåll om minst trettio minuter föra automobil under längre tid än sex timmar.

I detta sammanhang må omnämnas, att utredningsmännen — under erinran att enligt de för dem gällande direktiven motorfordonsförordningens föreskrifter om *maximihastighet* och *maximibelastning* varit föremål för utredningsmännens övervägande — uttalat, att de ansett ett ståndpunktstagande i dessa ämnen böra bliva beroende av resultatet av vissa, särskilt hos 1931 års väg- och brosakunniga, pågående utredningar och att, sedan dessa hunnit avslutas, utredningsmännen torde få tillfälle återkomma till berörda frågor.

Över betänkandet hava yttranden avgivits av järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, socialstyrelsen, överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser, statspolisintendenten, svenska järnvägsföreningen, kungl. automobilklubben, Sveriges trafikbilägares riksförbund, Sveriges droskbilägares riksförbund, Sveriges omnibusägares riksförbund, Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund, svenska handelsarbetareförbundet, svenska transportarbetareförbundet, föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar och styrelsen för automobilbesiktningsmännens förening.

Här torde — såsom berörande mera principiella spørsmål — böra återgivas vad *järnvägsstyrelsen* i sitt utförliga yttrande inledningsvis anför.

Det av utredningsmännen nu framlagda förslaget måste, heter det, ses mot bakgrunden av vad som anförts i förenämnda riksdagsskrivelse, till vilken av Kungl. Maj:t givna utredningsdirektiv helt anslöte sig. Å ena sidan vore därvid att beakta dels den trånga ram, inom vilken utredningen under sitt första skede haft att röra sig, dels att uppgiften icke varit att skapa någon slutgiltig reglering inom det berörda området utan blott att bereda ett »modus vivendi» för den tid, som det vidare utredningsarbetet fordrade. De ändrade bestämmelser, som nu föresloges, vore alltså att betrakta såsom helt provisoriska, och icke föregripande de avgöranden, som framdeles kunde komma att träffas. Å andra sidan måste emellertid med hänsyn till trafikutredningens allmänna syfte krävas, att samtliga de föreslagna ändringarna skulle vara ägnade att för sagda tid medverka till en sanering av transportmarknaden.

Då det gällde en utredning angående biltrafiken såsom ekonomisk samhällsföreteelse kunde två, i viss mån motsatta utsiktspunkter väljas; man kunde rikta uppmärksamheten på trafiken i dess egenskap av producent eller i dess egenskap av konsument i ordets mest vidsträckt betydelse, d. v. s. förbrukare och utnyttjare av materiella nyttigheter samt tjänster. Sökte man komma fram till mätbara storheter, framträdde motsättningen mellan vagnrörelsen och transportarbetet, mätt i vagnkilometer och bruttotonkilometer, samt det nyttiga arbetet, mätt i personkilometer och nettotonkilometer.

Då man för cirka 30 år sedan hade gått till en första reglering av landsvägarnas motortrafik, hade verksamhetens tekniska sida kommit i förgrunden — automobilen hade ju vid denna tid betraktats förnämligast som ett sportredskap — och då uppmärksamhet sedermera börjat ägnas åt den ekonomiska flanken, hade det varit lika självfallet, att densamma främst inriktats på den materiella bäraren av verksamheten, d. v. s. fordonet, samt framförandet av detsamma, körningen. Även vid senare överarbetningar av motorfordonsförordningen hade inriktningen varit densamma, och det vore ju också naturligt, att så varit, alldenstund man vid avfattande av bestämmelser måste gå från det mest gripbara fram mot de slutliga funktionella nyttigheterna, transporter-na. Emellertid vore det ju i egenskap av producent och — vad den yrkesmässiga trafiken beträffade — säljare av transporter, som biltrafiken komme i konkurrens och samarbete med järnvägar och sjöfart. Vid en utredning ägnad åt förhållandet mellan olika grenar av samhällets transportorganisation borde följaktligen vara självfallet, att verksamhetens prestationer, transporter-na, ställdes centralt i blickfältet.

Eftersom huvudparten av motorfordonsförordningen av naturliga skäl hade avseende på biltrafiken såsom konsument, framför allt såsom ianspråktagare av samhällets vägar, och då denna allmänna inställning och nyssnämnda historiska utveckling hittills fått i hög grad inverka jämväl på avfattningen av de särskilda bestämmelser rörande den yrkesmässiga trafiken, åt vilka förevarande betänkande vore ägnat, måste nyssnämnda inriktning av uppmärksamheten

mot producentsidan innebära en viss oppositionsställning gentemot hittillsvarande praxis.

Utredningsmännen hade icke velat taga ett så avgörande steg som övergång till en konträrt motsatt utsiktspunkt. De diskuterade ändringarna i motorfordonsförordningen syntes också övervägande hava skärskådats inifrån biltrafikens eget verksamhetsområde, vilket måhända delvis torde kunna förklaras därav, att av parterna endast den ena, nämligen representanter för biltrafiken, haft tillfälle att under utredningens gång framföra sina inlägg. Förenämnda beslut av 1932 års riksdag torde dock obestriddigen vara att i första hand tillskriva statsmakternas intresse för bevarande av järnvägsförbindelserna.

Av utredningsmännens betänkande — vars huvuddrag i det följande återgivas — torde framgå, att i vissa hänseenden förändrade bestämmelser rörande den yrkesmässiga trafiken böra komma till stånd. Därutinnan torde, i avbidan på resultatet av utredningsmännens fortsatta arbete, det av dem framlagda förslaget kunna läggas till grund. För innebörden av ändringar i och tillägg till förslaget — i stort sett vidtagna i anslutning till de över förslaget avgivna yttrandena — tillåter jag mig hänvisa till den följande framställningen. Jag kommer därvid att i huvudsak följa den ordning, i vilken av utredningsmännen föreslagna ändringar i gällande bestämmelser upptagits i den här förut gjorda sammanfattningen av utredningsmännens förslag.

*Departement-  
chefen.*

#### **Begränsning av tillstånd till yrkesmässig trafik.**

I utredningsmännens uppdrag har, såsom i det föregående angivits, ingått, bland annat, att undersöka, huruvida begränsning av befintliga tillstånd till yrkesmässig trafik erfordrades. Såsom framgår av den nyss lämnade sammanfattningen av utredningsmännens förslag hava utredningsmännen icke i detta hänseende förordat några särskilda föreskrifter.

Efter en erinran om stadgandet i 24 § 5 mom. motorfordonsförordningen — att trafiktillstånd kan, när anledning därtill förekommer, återkallas av myndighet, som meddelat tillståndet — omnämna utredningsmännen, att flertalet länsstyrelser i yttranden till utredningsmännen förklarat sig icke kunna förorda begränsning av redan meddelade tillstånd till yrkesmässig trafik, samt anföra vidare:

I den mån övriga länsstyrelser ansett sådana åtgärder påkallade, hava förslagen avsett en eller flera av följande möjligheter, nämligen

- 1) indragning av trafiktillstånd, som icke utnyttjats,
- 2) omprövning och, där så erfordras, indragning av tillstånd till länstrafik, som beviljats under tillämpning av 1923 års förordning, i vilken någon föreskrift om att hänsyn till den ifrågasatta trafikens behövlighet och lämplighet skulle tagas vid prövning av ansökningar om trafiktillstånd icke förekom, såvitt denna trafik angick,
- 3) motsvarande åtgärder jämväl med avseende å vissa tillstånd till linjef trafik,
- 4) begränsning av trafikområdet eller för varje fall av rätten att utom det samma bedriva godstrafik.

I samband med nu förevarande fråga må omnämnas, att vid överläggningar med representanter för organisationer av yrkesutövare inom den yrkesmässiga automobiltrafiken för oss uppgivits, att åtminstone på vissa håll indragning

av trafikillstånd uraktlåtits även i sådana fall, där indragning uppenbarligen bort ske. Denna underlåtenhet hade medverkat till utbredning av systemet med överlåtelser av trafikrättigheter mot förtäckt ersättning.

Detta torde vanligen ske i den form, att rättighetsinnehavaren försäljer en bil till ett i förhållande till dess bruksvärde mycket högt pris, men på samma gång anmäler hos den tillståndsgivande myndigheten, att han upphör med sin yrkesmässiga trafik. Köparen av bilen inlämnar samtidigt ansökan om rättighet till sådan trafik, vilket sällan torde vägras honom, om han i övrigt är lämplig som yrkesutövare.

Det är givetvis av vikt att såväl alla icke använda tillstånd som tillstånd, vilkas innehavare icke fortfarande kunna anses lämpliga att utöva desamma, indragas. För detta ändamål bör den tillståndsgivande myndigheten med lämpliga mellanrum genomgå alla medgivna tillstånd. Skulle sådana indragningar på sina håll icke företagas, vilket närmast kan tänkas, där man icke lagt upp särskilt register för den yrkesmässiga trafiken, vilket register betydligt underlättar nyss angivna förfarande, hålla vi före att, om hållande av sådant register enligt av oss framlagt förslag blir obligatoriskt, från de tillståndsgivande myndigheternas sida en strängare utgallring av föråldrade tillstånd och ett noggrant beaktande av att registret blir ett troget återgivande av den faktiskt utövade yrkesmässiga trafiken utan särskilda författningsföreskrifter är att förvänta.

Den tillståndsgivande myndigheten bör givetvis också göra vad på den kan bero att förebygga uttagandet av handelsvärde å trafikillstånd.

Utöver vad nu angivits anse vi oss icke under nuvarande förhållanden böra förorda åtgärder åsyftande en allmän inskränkning av redan beviljade trafikillstånd. En successiv indragning i nyss angiven omfattning i förening med av oss förordad strängare prövning av alla ansökningar om trafikillstånd bör inom en ej allt för avlägsen framtid åstadkomma en bättre jämvikt än den nuvarande mellan trafikbehov och trafikillstånd. Härmed är naturligtvis icke sagt, att icke den tillståndsgivande myndigheten i enskilda fall må kunna tillämpa sin indragningsbefogenhet, då uppenbara missförhållanden genom överflöd av befordringsmöjligheter uppkommit och indragning kan ske utan allt för ödesdigra följder för av indragningen träffade enskilda intressen.

I förevarande avseende har *järnvägsstyrelsen* yttrat, bland annat, att det föreläge ett med tillståndsgivningen sammanhängande spörsmål, som utredningsmännen icke syntes hava beaktat, nämligen praxis, att innehavare av linjetrafikillstånd även meddelades generell tillstånd till länstrafik med i linjetrafiken använda fordon jämte reserver. Faran för att nämnda tillstånd skulle ge upphov till en maskerad linjetrafik eller etablerande av tillfällig trafik å sträckor, där trafikbehovet redan vore tillgodosett med befintliga reguljära kommunikationer, syntes styrelsen uppenbar.

*Sveriges omnibusägares riksförbund* har anfört, bland annat:

Den uppfattning, som fått sitt uttryck i utredningsmännens uttalande, att den tillståndsgivande myndigheten givetvis borde göra vad på den kunde bero att förebygga uttagandet av handelsvärde å trafikillstånd, funne riksförbundet synnerligen betänklig och ansåge sig böra inlägga en bestämd gensaga mot densamma. Visserligen torde uttalandet främst avse överlåtelse av trafikrättigheter mot förtäckt ersättning, men uttalandet hade sedermera i utredningsmännens motiv givits en så allmän avfattning, att riksförbundet ansett sig nödsakat att, i vad detsamma kunde beröra den yrkesmässiga omnibustrafiken, härfunnin framföra några synpunkter.



Det vore uppenbart att för startandet av yrkesmässig omnibustrafik liksom för varje annan enskild näringsverksamhet krävdes kapital. Men inte nog därmed; det fordrades också personliga insatser av företagets ledning. Det vore ju i regel så, att ett nystartat företag under de första åren icke gäve någon avkastning utan i bästa fall först senare lämnade företagaren skälig ersättning för investerat kapital och nedlagt arbete. När så otvivelaktigt vore förhållandet, syntes det riksförbundet orimligt att, för den händelse tillståndshavaren skulle avlida i förtid, hans trafiktillstånd utan vidare skulle indragas. Billighet och rättvisa syntes i sådant fall fordra, att stärbhuset kunde antingen fortsätta rörelsen med av myndigheterna godkänd ledare eller ock att rörelsen kunde av stärbhuset överlåtas med skälig handelsvinst. Riksförbundet ville icke heller tro, att det varit utredningsmännens avsikt, att en yrkesutövare, som måhända efter 30 eller 40 års verksamhet droge sig tillbaka och avyttrade sin rörelse, icke skulle hava rätt att räkna med en skälig handelsvinst vid försäljningen av det företag, åt vars skötsel och utveckling han ägnat ett helt liv av oavlåtligt arbete.

En allmän begränsning av redan beviljade trafiktillstånd finner jag mig, i likhet med utredningsmännen, icke kunna i förevarande sammanhang förorda. Uppenbarligen är det emellertid av vikt, att trafiktillstånd, som icke längre fyller ett behov eller icke utnyttjas eller vars innehavare icke på lämpligt sätt handhaver den trafik tillståndet avser, utan längre tidsutdräkt indrages. En indragning av outnyttjade tillstånd har väl ej någon självständig betydelse för åstadkommande av minskat antal fordon i yrkesmässig trafik men är ägnad att bereda de tillståndsbeviljande myndigheterna en bättre överblick över den faktiskt föreliggande tillgången på trafikmedel och torde i sin mån bidraga till förebyggande av en icke önskvärd handel med trafiktillstånd. Jämväl en indragning av tillstånd i sådana fall, där behov av tillståndet icke längre föreligger eller tillståndshavaren icke på ett lämpligt sätt handhaver trafiken — såsom då han uraktlåtit fullgöra honom åliggande körplikt eller utan skäl undandragit sig att stå allmänheten till tjänst å anvisad stationsort eller dylikt — bör vara ägnad att skapa bättre förutsättningar för bedömande av i vilken utsträckning det verkliga trafikbehovet inom ett visst område kan anses fyllt.

I detta sammanhang vill jag med anledning av järnvägsstyrelsens nyss återgivna uttalande framhålla önskvärldheten av att tillstånd att utöva länstrafik med automobil, vilken tillika användes i linjetrafik, meddelas endast där särskilda omständigheter därtill föranleda samt att i förekommande fall tages under omprövning, huruvida dylika, redan meddelade tillstånd alltjämt böra bestå.

Att i författningen intaga några särskilda bestämmelser i nu av mig antydda hänseenden har jag emellertid icke ansett nödigt.

Vad angår utredningsmännens av Sveriges omnibusägares riksförbund berörda uttalande, att den tillståndsgivande myndigheten borde, i vad på den ankomme, förebygga uttagande av handelsvärde å trafiktillstånd, torde jag få återkomma därtill vid behandlingen av utredningsmännens förslag rörande prövningen av ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik.

*Departements-  
chefen.*

## Definitionen å yrkesmässig automobiltrafik.

Såsom i det föregående omnämnts hava utredningsmännen föreslagit ändrad lydelse av den i 23 § förekommande definitionen å yrkesmässig automobiltrafik. På sätt jämväl antyttts har denna ändring förestavats av utredningsmännens förslag rörande uthyrning av automobil utan att förare ställes till förfogande.

Departementets-  
chefen.

I fråga om uthyrning av automobil — jag torde i det följande få återkomma därtill — har jag funnit mig böra förorda bestämmelser, som i viss mån avvika från vad av utredningsmännen föreslagits. Berörda bestämmelser förutsätta icke någon ändring i förevarande definition. Ej heller eljest har jag funnit ändrad avfattning av densamma erforderlig. Definitionen, som förekom redan i 1906 års förordning om automobiltrafik och i senare författningar oförändrad bibehållits, torde, särskilt i belysning av det uttalande rörande dess innebörd, som av chefen för kommunikationsdepartementet gjordes i den proposition, nr 121 år 1930, varigenom riksdagens yttrande inhämtades över förslaget till gällande motorfordonsförordning, täcka det nödvändigtvis tämligen obestämda begrepp man däri velat innesluta. Sedan numera ett av de på senaste tiden mest omdiskuterade fallen — jag åsyftar den även av utredningsmännen behandlade frågan om s. k. firmakörning — varit föremål för prövning i högsta instans och där, visserligen ej enhälligt, ansetts vara att hänföra till yrkesmässig trafik<sup>1</sup>, finnes enligt min mening än mindre skäl att företaga någon ändring i definitionens avfattning. Och jag vill i anledning av ett uttalande i järnvägsstyrelsens yttrande erinra, att jämväl ett fall av s. k. föreningskörning varit föremål för prövning i högsta instans; även i detta fall ansågs — enligt enhälligt utslag — yrkesmässig trafik föreligga<sup>2</sup>.

## Linjetrafik.

Den nuvarande definitionen å linjetrafik, vilken återfinnes i 24 § 2 mom. och där oförändrad upptagits från 1923 års förordning, har såsom av utredningsmännen framhållits lämnat utrymme för meningsskiljaktigheter, särskilt med avseende därå, huruvida vissa regelbundet anordnade godstransporter vore att hänföra till linjetrafik eller ej. Utredningsmännen hava därutinnan, efter redogörelse för några dylika fall, som varit föremål för domstols prövning, anfört, att då utsikt finnes, att rättstillämpningen skulle vinna större stadga, sådan erfarenhet borde avvaktas, när det vore fördelaktigare om en tillfredsställande ordning vunnos på rättstillämpningens väg än genom ändring i lagstiftningen, varigenom ny osäkerhet kunde bliva följden.

I förevarande avseende har *svenska järnvägsföreningen* — under erinran om det förslag till definition å linjetrafik, som föreningen framlade i skrivelse till 1927 års motorfordonssakkunniga<sup>3</sup> — förklarat sig vidhålla, att i enlighet med vad sålunda föreslagits linjetrafik måtte definieras såsom »regel-

<sup>1</sup> N. J. A. 1931 sid. 117.

<sup>2</sup> N. J. A. 1926 sid. 494.

<sup>3</sup> Statens offentliga utredningar 1929: 16 sid. 196.

bunden yrkesmässig trafik mellan vissa orter». Föreningen har emellertid vidare anfört:

Med hänsyn till det nära samband, som förefunnes mellan definitionen å linjetrafik samt definitionen å länstrafik, eller med andra ord med hänsyn till det förhållande, vari den regelbundna yrkesmässiga trafiken mellan vissa orter samt den icke regelbundna yrkesmässiga trafiken stode till varandra, vore föreningen tveksam om lämpligheten överhuvud taget att taga bestämd ställning till någotdera av dessa begrepp, förrän hela frågan om länstrafikens ordnande blivit klarlagd. Enligt vad föreningen erfarit, komme utredningsmännen att under sitt blivande arbete till undersökning och prövning upptaga frågan om införande av ett visst räjongsystem beträffande den yrkesmässiga lastbilstrafiken. I samband därmed torde då också bliva nödvändigt att till behandling upptaga frågan om fastställande av klarare definitioner än de nuvarande såväl å den trafik, som nu benämndes linjetrafik, som ock å den, som benämndes länstrafik. Om det än enligt föreningens åsikt framstode såsom synnerligen önskvärt — för att icke säga nödvändigt — att en mycket snar ändring av de bestämmelser, som för närvarande reglerade nu ifrågavarande trafik, komme till stånd, så kunde det måhända ur synpunkten av, att man vid slutredigeringen ej skulle behöva göra ändringar i nyutfärdade bestämmelser, vara mest ändamålsenligt att tills vidare behålla den nuvarande formuleringen. Föreningen tillåte sig därvid räkna med att hela frågan om ordnandet av linje- och länstrafiken skulle av utredningsmännen upptagas till omedelbar behandling, så att förslag till erforderlig omformulering av de reglerande bestämmelserna för den yrkesmässiga trafiken måtte kunna föreligga till behandling redan vid 1934 års riksdag.

*Järnvägsstyrelsen* har anfört:

Det måste visserligen medgivas, att den nuvarande definitionen å linjetrafik icke medförde några väsentliga olägenheter i fråga om den vanliga omnibustrafiken, vilken utredningsmännen tydligen närmast haft i tankarna. I såväl personbils- som framför allt lastbilstrafik funnes emellertid möjligheter att anordna trafik, vilken kommersiellt hade alla linjetrafikens egenskaper, utan att den behöfve framgå över en bestämd väg.

Anlades ett kommersiellt betraktelsesätt, vilket borde vara givet, då det gällde konkurrensfrågor, torde framstå såsom självfallet, att i fråga om en transport, åtminstone av gods, begynnelse- och slutpunkten vore det väsentliga, under det att den mellanliggande vägsträckan vore av underordnat intresse. Därtill komme det kända förhållandet, att det i fråga om godsbefordran oftast vore omöjligt få full klarhet om något annat än avsändnings- och mottagningsort.

Vid en reglering av den yrkesmässiga motortrafiken måste, för så vitt en rationell ordning skulle ernås, enligt styrelsens uppfattning skiljelinjen dragas mellan regelbunden och icke regelbunden trafik. Den regelbundna trafiken kunde i anslutning till hävdvunnet språkbruk benämnas linjetrafik. Det karakteristiska för densamma vore att därigenom åstadkommes fasta förbindelser mellan olika orter. Huruvida linjen, närmast efter järnvägsmonster, vore avsedd att betjäna samtliga orter utefter den väg, där densamma framginge, eller i likhet med vissa sjöfartslinjer blott de båda samhällena vid linjens ändpunkter, i vilket senare fall vägen dem emellan kunde väljas såsom för varje tillfälle bäst passade, kunde däremot icke vara väsensskiljande. I alla händelser kunde en linje av det senare slaget, vilken valde ut den mest lukrativa trafiken, icke rimligen göra anspråk på en friare ställning.

Att, såsom utredningsmännen förorddat, slå sig till ro med förhoppningen, att en tillfredsställande lösning skulle vinnas på rättstillämpningens väg, kunde

styrelsen icke finna tillrådligt. Om en författningsbestämmelse, vilken måste vara tillkommen med hänsyn till vissa ekonomiska verkningar av den rörelse, densamma avsåge, icke i första hand toge sikte på den säregenhet, vilken betingade dessa verkningar — i förevarande fall att regelbunden förbindelse mellan vissa orter åstadkommes — utan i stället inriktade sig på något, som för dessa verkningar vore av sekundär betydelse — här huruvida fordonen regelbundet framfördes utefter samma stycke landsväg — torde det vara fåfängt vänta, att rättsskipningen skulle stabiliseras så, att man vunne en ekonomiskt försvarbar ordning. För övrigt ginge ju utvecklingen inom berörda område så fort, att någon fast rättspraxis måhända aldrig hunne utbilda sig, åtminstone icke innan de förefintliga transportföretagen lidit obotliga skador.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* yttrar:

Länsstyrelsen hade hemställt till utredningsmännen, att linjetrafik måtte bestämmas såsom bedrivande av yrkesmässig trafik i regelbunden fart mellan vissa orter. I bilaga till järnvägsstyrelsens skrivelse den 9 februari 1931 (omnämnd i bankoutskottets utlåtande nr 59 år 1932) omförmäldes tretton linjer med utgångspunkt från Malmö, å vilka regelbunden trafik för godsbefordran upprätthölls. Såväl denna som sedermera till länsstyrelsens kännedom kommen trafik för godstransport hade gjorts till föremål för undersökning. Det hade därvid visat sig, att till följd av det finmaskiga vägnätet inom länet, förarna av lastautomobilerna vid olika tillfällen än här och än där gjorde smärre avvikelser från den genaste vägen och sålunda, ehuru trafiken bedreves i regelbunden fart mellan vissa orter, icke utförde den å en bestämd vägsträcka och därför undginge åtal och dom. Denna trafik vore till så stor skada för länets järnvägar, att det för dem torde vara en nödvändighet, att ändring i denna maskerade linjetrafik komme till stånd. Utredningsmännen uttalade sig mot ändring av definitionen på begreppet linjetrafik under hänvisning till att därom yppade meningsskiljaktigheter inom domstolarna skulle försvinna, sedan rättstillämpningen vunnit större stadga. Situationen torde emellertid vara så allvarlig för järnvägarna, att den tidpunkt, när rättspraxis därom hunnit utbildas, icke kunde avvaktas utan att måhända obotlig skada uppstode för järnvägarna. Därför vore det enligt länsstyrelsens förmenande bättre, om åt begreppet linjetrafik gäves ett innehåll, som ej kunde bliva föremål för meningsskiljaktigheter. Länsstyrelsen hemställde därför om bifall till sitt förenämnda förslag.

*Länsstyrelsen i Södermanlands län* ansluter sig till länsstyrelsens i Malmöhus län nyssberörda förslag samt anför vidare:

Det utmärkande för linjetrafiken torde vara dess regelbundenhet och den därav uppkomna möjligheten för allmänheten att betjäna sig av trafiken utan att i förväg behöva beställa körning. Huruvida trafiken ständigt framginge å en viss vägsträcka eller ej och huruvida gods in- eller urlastades endast å ankomst- och avgångsstationerna eller jämväl å mellanstationer utmed vägen, syntes icke böra vara avgörande för huruvida linjetrafik skulle anses föreliggande. Den nuvarande definitionen hade beträffande godstrafiken visat sig högst otillfredsställande och torde vara huvudsakliga anledningen till, att lastbilstrafiken kunnat ernå en sådan utveckling, att en reglering av förhållandet mellan biltrafik och järnvägar nu ansåges påkallad. Att rättstillämpningen komme att stadga sig i den av utredningsmännen antagna riktningen, syntes att döma av de anförda rättsfallen ovisst.

Jämväl *länsstyrelserna i Blekinge, Hallands, Älvsborgs* (yttrandet är undertecknat av landssekreteraren G. Lidströmer och länsassessorn K. Sandelin)

och Gävleborgs län samt Sveriges trafikbilägares riksförbund framhålla behovet av tydligare bestämning av begreppet linjetrafik.

Här må även nämnas, att 1927 års motorfordonssakkunniga gentemot den av svenska järnvägsföreningen föreslagna definitionen å linjetrafik anförde, att en trafik, som allenast karakteriserades av regelbunden fart mellan vissa orter men som icke ägde rum å en bestämd vägsträcka, icke lämpligen kunde regleras som linjetrafik. För att hindra dylik trafik, vilken torde vara att betrakta som länstrafik, att upptaga illojal konkurrens med järnvägarna syntes det ej heller vara nödvändigt att behandla densamma som linjetrafik. Därest nämligen i enlighet med de sakkunnigas förslag jämväl vid prövning av ansökan om tillstånd till länstrafik hänsyn städse skulle tagas till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken, syntes man hava anledning antaga, att de missförhållanden, som föreningen befarat, icke skulle komma att uppstå i någon större omfattning.

Att missförhållanden uppkommit i anledning av den nuvarande gränsdragningen mellan å ena sidan linjetrafik och å andra sidan annan yrkesmässig trafik, främst länstrafik, torde vara obestridligt. Såsom ett led i åtgärderna att söka åstadkomma en sund reglering av konkurrensen mellan den yrkesmässiga automobiltrafiken och järnvägstrafiken synes det därför påkallat, att de särskilda bestämmelser och villkor, som nu gälla beträffande linjetrafik, kunna tillämpas jämväl med avseende å den automobiltrafik, som, i stort sett ohämmad, regelbundet bedrives mellan vissa orter. Det vill synas, att, bland andra, länsstyrelsen i Malmöhus län anført övertygande skäl, att för sådant ändamål den nuvarande definitionen å linjetrafik, enligt vilken förutsattes, att trafiken sker å *v i s s v ä g s t r ä c k a*, icke är tillfyllest. Jag har därför funnit mig böra föreslå sådan avfattning av 24 § 2 mom., att under begreppet linjetrafik faller ej endast trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka utan jämväl trafik, som regelbundet bedrives mellan vissa orter, även om densamma framgår å olika vägsträckor. Därvid har jag icke förbisett, att ur språklig synpunkt det av mig föreslagna tillägget måhända kan giva rum för den anmärkningen, att en trafik, som icke är knuten till viss vägsträcka — en *v i s s l i n j e* — icke bör betecknas som linjetrafik. Tillräcklig anledning att frångå den hävdvunna beteckningen torde emellertid saknas.

Jag anser mig här böra framhålla, att det med hänsyn till allmänhetens intresse att på förhand veta, när möjlighet att anlita automobil i linjetrafik står till buds, som regel torde vara lämpligast att vid meddelande av tillstånd till dylik trafik fastställa viss vägsträcka, varå trafiken skall framgå. Jag har därför i 27 § 2 mom. upptagit ett stadgande av dylik innebörd. Givetvis kunna vid tillståndets meddelande fastställas olika sträckor mellan angivna orter, å vilka sträckor trafiken bedrives i regelbunden fart. De särskilda skäl, som — enligt vad i berörda stadgande förutsatts — kunna föranleda, att vid tillstånd till regelbunden trafik mellan vissa orter viss eller vissa vägsträckor ej böra fastställas, lära främst föreligga i fråga om gods- trafik.

Departement-  
chefen.

Den av svenska järnvägsföreningen framhållna eventualiteten — att, sedan utredningsmännens uppdrag blivit i sin helhet slutfört, det kunde bli nödvändigt att ånyo upptaga frågan om vilka arter av regelbundet bedriven yrkesmässig automobiltrafik, som borde genom särskilda bestämmelser avgränsas från annan yrkesmässig trafik, varför lämpligheten av att nu vidtaga några förändringar i här berörda avseende kunde ifrågasättas — synes mig icke utgöra bärande skäl för ett bibehållande av begreppet linjetrafik endast i dess nuvarande betydelse. Jag vill framhålla, att den ändrade innebörd av detta begrepp jag här förordat icke kommer att få nämnvärd betydelse för den lojala trafiken, varemot densamma lämnar ökad möjlighet att beivra den maskerade linjetrafik, som nu flerstädes utövas. Erhåller nämligen 24 § 2 mom. den av mig föreslagna lydelsen, bliver en följd därav att den, som utan tillstånd till linjetrafik regelbundet bedriver yrkesmässig trafik mellan vissa orter, ehuru densamma icke framgår å viss vägsträcka, hemfaller under straffbestämmelsen i 44 § 1 mom. första stycket.

Den föreslagna avfattningen av definitionen å linjetrafik torde böra föranleda viss ändring av föreskriften i 26 § 2 mom. angående vad ansökan om tillstånd till linjetrafik skall innehålla. Dylig ansökan bör, då fråga är om linjetrafik mellan vissa orter, utan att trafiken skall äga rum å viss vägsträcka, angiva åtminstone den huvudsakliga sträckningen av trafiken. Kravet på erforderliga upplysningar i dyligt hänseende synes mig vara tillgodosett genom föreskriften om uppgift, »huru trafiken i övrigt skall anordnas och bedrivas»; och genom fastställande i trafiktillståndet av vederbörliga avgångs- och ankomsttider lär länsstyrelse kunna förhindra, att trafiken kommer att sträcka sig utanför avsett område.

I detta sammanhang har jag ansett en mindre jämkning även av första stycket i 27 § 1 mom. erforderlig.

#### Stads- och länstrafik.

De nuvarande bestämmelserna om *stadstrafik* hava i utredningsmännens förslag lämnats i stort sett orubbade. De mindre ändringar, vilka härutinnan föreslagits, sammanhänga i allt väsentligt med utredningsmännens förslag till länstrafikens reglering och torde lämpligen upptagas i samband därmed.

I fråga om *länstrafiken* erinra utredningsmännen, att skyldighet för länsstyrelse att vid prövning av ansökan om tillstånd till dylig trafik taga hänsyn till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken, föreskrevs först i 1930 års förordning (27 § 2 mom.). Vidare anföra utredningsmännen:

Enligt § 27 av 1923 års förordning betraktades dylig hänsyn som ett undantagsfall; länsstyrelserna finge taga sådan »om särskilda omständigheter sådant påkalla».

Nämnda bestämmelse i förening med den omständigheten att jämväl enligt nu gällande föreskrifter en mindre omfattande utredning är föreskriven vid prövning av ansökningar om länstrafik än vad fallet är beträffande linjetrafik synes, såsom jämväl av ett par länsstyrelser påpekats, hava lett till att

antalet beviljade länstrafiktillstånd numera i ett flertal län måste anses för högt; och därtill kommer ytterligare, att — såsom i annat sammanhang framhållits — verkan och innebörden av beviljade trafikstillstånd ofta nog torde hava blivit vida mer omfattande än vad den tillståndsgivande myndigheten haft anledning räkna med.

En reformering av båda dessa förhållanden — länstrafikens alltför stora omfattning och dess opåräknat vidsträckt verksamhetsfält — är enligt vår uppfattning nödvändig för att åstadkomma en mera tillfredsställande ordning i fråga om den yrkesmässiga biltrafiken.

Efter att hava framhållit, att till ledning för bedömandet av frågan om »trafiktillståndets reella innehåll» huvudsakligen tjänade bestämmelserna i 25 § motorfordonsförordningen, anföra utredningsmännen:

Så vitt av författningens text framgår, ter sig det av stads- och länstrafiken bildade trafiksystem, som man genom ifrågavarande bestämmelser avsett att åstadkomma, i sina huvuddrag på följande sätt.

Den yrkesmässiga automobiltrafiken innefattar dels en rätt till körning, dels ock, under vissa förhållanden, en plikt till körning. Rätten till körning bestämmes i första hand av trafikstillståndet, men i andra hand av innehållet i nu förevarande paragraf i motorfordonsförordningen. Av trafikstillståndet följer rätt att köra inom det anvisade trafikområdet, vare sig med utgångspunkt från stationsorten eller från någon annan ort inom trafikområdet. Av motorfordonsförordningens 25 § 3 mom. följer rätt att köra utom trafikområdet. I intet av dessa fall kräves, att beställning å körningen mottagits å stationsorten; däremot måste beställningen hava mottagits inom trafikområdet (25 § 3 mom.). Efter varje avslutad körning, vare sig till ort inom eller utom trafikområdet, skall bilen utan onödigt dröjsmål föras tillbaka till stationsorten (mom. 4). Denna förpliktelse är emellertid underkastad vissa inskränkningar. Har färden avslutats å ort utom trafikområdet, gäller sålunda enligt 5 mom. att automobilen må å sådan ort tagas i bruk för körning, som icke behöver inriktas på stationsorten, men väl direkt tillbaka till trafikområdet. Har åter färden avslutats å ort inom trafikområdet, finnes visserligen icke någon motsvarande rätt stadgad i 25 §; men detta beror uppenbarligen därpå, att en sådan rätt ansetts följa av trafikstillståndet och därför icke behöver omförmälas i författningen, särskilt som ej heller eljest rätten till körning inom eget trafikområde ansetts behöva fastslås i författningen. Med andra ord uttryckt innebär detta, att den rätt, som i 5 mom. uttryckligen stadgas vid färd utom trafikområdet, ansetts utan vidare vara för handen vid färd inom trafikområdet och att alltså förpliktelsen att efter avslutad körning föra bilen tillbaka till stationsorten upphör, även om färden avslutats inom trafikområdet, för det fall att bilen före eller under återfärden togs i bruk för körning. En körning av sistnämnda slag behöves, såsom påbörjad inom trafikområdet, icke inriktas på stationsorten, utan kan ställas till vilken ort som helst inom eller utom trafikområdet.

Dessa bestämmelser om rätten att köra kompletteras slutligen av den rätt till s. k. hämtning, som inkluderas under de i 3 mom. meddelade bestämmelserna. Denna rätt innebär befogenhet för trafikutövaren att efter beställning, som ingår till honom exempelvis per telefon, låta utföra en körning, som påbörjas utom trafikområdet. En dylik körning behöves, om beställningen av trafikutövaren mottagits inom trafikområdet, icke från den punkt, där beställaren tager bilen i bruk, inriktas mot detta, utan kan från ort inom det främmande trafikområdet ställas till ort inom nytt trafikområde.

Angående den i praktiken betydelsefulla frågan om rätten för trafikutövare

att uppställa eller kringföra fordon för erhållande av beställning å körning meddelar författningen inga särskilda bestämmelser; till ledning i detta avseende tjänar därför allenast, vad som följer av för annat ändamål meddelade bestämmelser eller av förarbetena till författningen. I de sistnämnda behandlas denna fråga allenast i korthet. I 1929 års betänkande framhålles hurusom rätten att bedriva yrkesmässig trafik inom visst område »torde» innebära, att vederbörande inom detta område äger utbjuda bilen till körning. »Utanför trafikområdet äger han däremot icke dylik rätt.» Då detta ansågs vara ett missförhållande, föreslogs i betänkandet, att automobil skulle efter färd, som avslutats utom trafikområdet, därstädes få tagas i bruk för körning direkt tillbaka till sagda område. Föredragande departementschefen, som återgav detta de sakkunnigas yttrande, tillfogade i sammanhang därmed, att den föreslagna skyldigheten att efter körning utan onödigt dröjsmål föra bilen tillbaka till stationsorten syntes innebära tillräcklig garanti för att, även då rätt att utbjuda bil utom stationsorten förefunnnes, trafikutövaren icke uppehölle sig å annan ort för att där söka körning utan i stället stadigvarande vistades å stationsorten. Dessa yttranden synas innebära, att man visserligen förutsatt en rätt för yrkesutövarna att var som helst inom trafikområdet utbjuda bilen till körning, men att denna rätt icke inverkar på den skyldighet att efter avslutad körning återföra bilen till trafikområdet, som är stadgad i 4 mom. Huruvida även den i 5 mom. förekommande bestämmelsen, enligt vilken automobil under återfärd från ort utom trafikområdet må å sådan ort tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet, även innebär befogenhet att för detta ändamål utbjuda bilen till körning, framgår icke med visshet av sammanhanget, men det synes sannolikt, att sådan rätt icke föreligger.

De i det föregående behandlade bestämmelserna avse förhållanden av avgörande betydelse icke allenast för yrkesutövarna själva utan även för möjligheten att upprätthålla det system för den yrkesmässiga automobiltrafikens ordnande, som regleringen av densamma avser att åstadkomma. Då det därför är av särskild vikt, att lagstiftningen i ämnet kan så långt som möjligt tillgodose de viktiga och delvis mot varandra stridande intressen, varom i detta sammanhang är fråga, synes det till en början önskvärt att söka klargöra de ändamål, bestämmelser i ämnet böra avse att främja.

Ur trafikutövarnas synpunkt synes i detta sammanhang huvudsakligen kunna krävas erforderlig frihet i yrkesutövningen och därvid i första hand rätt att i anledning av mottagna beställningar få utföra körning i enlighet med kundens önsknings. Än vidare synes emellertid ur yrkesutövarnas synpunkt kunna krävas ett visst skydd inom det område, vilket anvisats som vederbörandes arbetsfält, så till vida att icke å andra orter hemmahörande trafikutövare därstädes åtnjuta samma rätt att söka och utbjuda körning som den på platsen befintliga yrkesutövaren. Av en sådan rätt bör emellertid tydligen å andra sidan följa förpliktelse att på motsvarande sätt respektera trafikutövaras å andra orter rättigheter av enahanda slag. Ytterligare synes ur trafikutövarnas synpunkt önskvärt, att författningen på vissa punkter kompletteras för att undanröja den osäkerhet ifråga om yrkesutövarnas inbördes rättigheter, som följer av den något knappa avfattningen av nuvarande bestämmelser.

Jämväl ur *allmänhetens* synpunkt synes en motsvarande frihet i rätt att välja transportmedel kunna krävas. Då en färd med automobil ifrågasättes, bör det alltså i största möjliga utsträckning stå vederbörande fritt att välja den bil, som anses bäst motsvara hans intressen och behov, utan hinder av några i författningen meddelade bestämmelser.

Dessa yrkesutövarnas och allmänhetens krav på största möjliga frihet måste emellertid på vissa punkter begränsas av *samhällets* intressen, som kräva, att



de befogenheter, som i detta sammanhang tilläggas trafikutövarna eller allmänheten, icke sträcka sig så långt, att de försvåra eller omöjliggöra upprätthållandet av den anpassning av tillgången på trafikmedel efter trafikbehovet, som den samhälleliga regleringen avser att åstadkomma.

Huruvida nu gällande bestämmelser kunde anses för sitt ändamål tillräckliga, syntes, fortsätta utredningsmännen, vara beroende av huruvida omfördälda intressen kunde anses genom dem tillgodosedda. Utredningsmännen ville därför till en början med hänsyn till nyss angivna samhälleliga intressegranska nu rådande förhållanden inom det slag av yrkesmässig automobiltrafik, varom i detta sammanhang vore fråga, och då särskilt med avseende å länstrafiken, som under de senare årens utveckling fått en allt större betydelse. Härutinnan anföra utredningsmännen:

Författningsmässig reglering av den yrkesmässiga biltrafiken och administrativa åtgärder med stöd av gällande författningar syfta i sista hand till ett gemensamt mål nämligen till att anpassa omfattningen av denna trafik efter samhällets verkliga behov. I fråga om samtliga slag av yrkesmässig trafik gäller sålunda enligt 27 § motorfordonsförordningen, att vid prövning av ansökan om trafiktillstånd hänsyn skall tagas till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken. Värdet och betydelsen av en dylik bestämmelse beror emellertid på huruvida och i vilken utsträckning nämnda princip fullföljes i de särskilda bestämmelser, som närmare reglera trafikens bedrivande och särskilt alltså de stadganden, varom nu är fråga.

Två omständigheter i förening, nämligen dels att i anslutning till 24 § 4 mom. antingen länet (länets landsbygd) i dess helhet eller viss del därav plägar av länsstyrelserna anvisas såsom trafikområde i samband med meddelande av tillstånd till länstrafik dels ock de vidsträckta befogenheter, som för närvarande tillkomma innehavare av tillstånd till dylik trafik, synas hava förorsakat, att det för de särskilda länsstyrelserna erbjuder svårigheter att överblicka tillgången av befintliga och behovet av nya automobilkommunikationer för en viss plats eller en viss del av länet. Vid bedömande av denna fråga ligger onekligen närmast till hands att taga hänsyn allenast till befintliga trafikmedel i orten; men en dylik utgångspunkt för prövningen måste befaras bliva missvisande, då något hinder att för ombesörjande av ortens trafikbehov anlita genomgångstrafik eller returtrafik med å andra orter inom länet hemmahörande automobiler praktiskt sett icke föreligger, särskilt som innehavare av dylika automobiler äga å orten utbjuda körning.

Men även om varje länsstyrelse vore i stånd att var inom sitt län tillräckligt beakta verkan av den trafik, som har sina stationsorter och sina trafikområden belägna inom länet, så återstår vid bedömande av frågan om behövligheten och lämpligheten av ytterligare trafiktillstånd att taga hänsyn till ännu en och tydligen ännu mera svårbedömbart faktor, nämligen verkan av genomgångs- och returtrafiken av den i andra län hemmahörande läns- eller stadstrafiken.

Då sålunda — för att anföra ett exempel — en i Jönköpings län hemmahörande innehavare av en i länstrafik insatt lastautomobil, för vilken länet utgör trafikområde, utsträcker sin körning till Stockholm, föreligger intet hinder för honom icke allenast att efterfråga och hämta gods på olika ställen inom eget trafikområde utan även — om beställning på körning mottagits exempelvis per telefon inom trafikområdet — att hämta gods på skilda platser inom de län, som på färden passeras. Ej heller föreligger något hinder för honom att i Stockholm taga returfrakter vare sig till hemorten eller

till någon annan inom det egna länet belägen ort liksom ej heller att, därest beställning därå mottagits inom det egna trafikområdet, på vilken ort som helst under hemfärden upptaga returfrakt till trafikområdet.

Vad i det föregående angivits synes oss tyda på en motsättning inom det i motorfordonsförordningen uppdragna trafiksystemets ram. Såsom mål och uppgift för de tillståndsbeviljande myndigheterna har angivits att anpassa trafikmöjligheterna efter det föreliggande behovet. I realiteten kan emellertid denna uppgift icke fyllas. Länsstyrelserna torde icke ens kunna tillräckligt bedöma verkan av den trafik, till vilken tillstånd givits inom det egna länet. Än mindre torde de vara i stånd att bedöma verkan av den i andra län hemmahörande trafiken. Med den lättrörlighet, som karakteriserar automobiltrafiken, är denna i stånd att även på ganska långa avstånd förflytta sig till varje ort, där trafikbehov föreligger, för att konkurrera om detsamma. Samtliga dessa omständigheter samverka till överskott i antalet befintliga befodringslägenheter och, i motsvarande mån, till att ifrågavarande stadganden icke kunna anses från samhällets synpunkt tillfyllest.

Ur trafikutövarnas synpunkt hava visserligen bestämmelserna ifråga tillgodosett den frihet i yrkesutövningen, som här förut betecknats såsom önskvärd; men denna frihet, som även omfattat befogenhet för yrkesutövare att utbjuda och mottaga körning icke allenast på stationsorten utan jämväl inom ett vidsträckt trafikområde, har å andra sidan framkallat ett så starkt ökat konkurrenstryck, att krav på ändring av gällande bestämmelser framkommit från trafikutövarna själva. Än mera har detta konkurrenstryck ökat av rätten till returkörning, som möjliggör för trafikutövaren att på återfärd till trafikområdet taga körning till nära nog vilket pris som helst. Slutligen synes, såsom i det föregående antytts, med hänsyn till trafikutövarnas intressen det böra anses som en nackdel, att bestämmelserna i sin nuvarande knappa utformning lämna vissa för deras yrkesutövning viktiga frågor obesvarade, vilket synes hava framkallat osäkerhet om innebörden av gällande rätt och en motsvarande oförmåga för de enskilda yrkesutövarna att hävda sina rättigheter.

Vad slutligen allmänhetens intressen angår synes det oss icke rättvisligen kunna påstås, att nu ifrågavarande bestämmelser innebära några påtagliga olägenheter till den del desamma inverka på allmänhetens befogenhet, d. v. s. med hänsyn till rätten att rekvrirera bilar. Genom beställningar, verkställda exempelvis genom telefon, står det för varje beställare fritt att tillkalla bil från vilken stationsort eller vilket trafikområde som helst för att därmed fara inom eller utom trafikområdet; om denna frihet icke alltid kan i praktiken utnyttjas, beror detta på praktiska eller ekonomiska förhållanden, varpå man icke genom författningsbestämmelser kan inverka. Rätten att utan föregående beställning, d. v. s. efter anrop, förfoga över en bil är väl icke lika vidsträckt som i det förra fallet men innefattar dock befogenhet att utnyttja varje på orten befintlig bil därest

(1) antingen nämnda ort ingår i bilens trafikområde eller

(2) orten utgör vändpunkt för en färd från trafikområdet och den resa, som är avsedd att företagas, sker tillbaka till trafikområdet.

Däremot är enligt gällande bestämmelser förbjudet att utan föregående beställning anlita en å viss ort passerande, till främmande trafikområde hörande bil för en färd i annat än under (2) angivet fall.

De sålunda påtalade olägenheterna, anföra utredningsmännen vidare, synes alla huvudsakligen härledda ur en och samma orsak och påkalla en och samma åtgärd, nämligen en reformering av trafikområdesbegreppet. Den dittills använda metoden att i regel anvisa länet eller en väsentlig del därav

såsom trafikområde för länstrafiken torde nämligen i förening med den osäkerhet, som syntes råda beträffande innebörden av nämnda begrepp, enligt utredningsmännens förmenande utgöra huvudorsaken till de missförhållanden, som kunde anses grundade på tillämpningen av 25 §. Utredningsmännen fortsätta:

Den närmast till hands liggande utvägen till lösning ur dessa svårigheter synes på grund härav vara att minska omfånget av de trafikområden, som i varje särskilt fall fastställas; detta är också en metod, som på sina håll försökts.

Emellertid kan ifrågasättas, huruvida icke den ur alla synpunkter fördelaktigaste lösningen vore att låta begreppet trafikområde utgå ur författningen. Nämnda begrepp har för närvarande icke i motorfordonsförordningen någon sådan betydelse för bestämmande av yrkesutövarens rätt att köra, att det icke för detta ändamål kan undvaras. Däremot är trafikområdet av betydelse dels för rätten att utom stationsorten utbjuda bil till körning, dels ock för skyldigheten att på anfordran utföra körning. Intet av dessa förhållanden synes emellertid, gentemot de skäl, som tala för begreppets försvinnande, utgöra tillräcklig anledning att låta detsamma kvarstå. I annat sammanhang återkommande till frågan om skyldigheten att verkställa körning vilja vi här närmare beröra dess betydelse med hänsyn till nyss omnämnda rättighet.

Rätten att utbjuda bil till körning får, såsom av vad tidigare anförts framgår, i den mån den över huvud kan förenas med förpliktelsen att efter avslutad körning utan onödigt dröjsmål återföra automobilen till stationsorten, utövas allenast inom trafikområdet. Att nämnda område ligger till grund för rättighetens omfattning medför emellertid en betydande skillnad i olika yrkesutövares befogenheter, i det att utövare av stadstrafik i nu förevarande avseende äro ojämförligt mycket sämre ställda än utövare av länstrafik, eftersom de förras trafikområde omfattar allenast staden, de senares åter länet eller viss del därav. En åtgärd, varigenom även i länstrafik rättigheten att genom uppställning av fordon utbjuda detsamma till körning inskränktes till stationsorten skulle därför icke innebära annat än genomförande av för stad och land enhetliga bestämmelser i detta avseende. För en sådan åtgärd tala enligt vår mening övertygande skäl. Över huvud saknas enligt vår mening skäl för att låta innehavare av tillstånd till länstrafik röra sig inom så vidsträckt område, som de nuvarande trafikområdena i regel utgöra, för att där söka körning; och i den omständigheten att en sådan befogenhet hittills tillkommit dem ligger enligt vår mening en av anledningarna till att strävandena att anpassa tillgången på trafikmedel efter trafikbehovet hittills haft föga framgång liksom också till att konkurrensen såväl de olika trafikmedlen som trafikutövarna emellan fått en svårartad karaktär. En sådan ändring av gällande bestämmelser, att utövanheten av rätten till länstrafik i högre grad än vad hittills varit fallet å ena sidan knytes till stationsorten men å andra sidan även därstädes bättre skyddas mot konkurrens av å andra stationsorter hemmahörande trafikutövare, utgör alltså, såsom redan förut framhållits, enligt vår mening en viktig förutsättning för upprätthållande av det system, som åsyftats i förevarande avseende. Enklast vinnes en dylik anknytning till stationsorten genom att införa denna term i stället för trafikområde i de bestämmelser, varom nu är fråga.

Vad nu anförts har närmast avsett den trafik, som utgår från stationsorten, och i sådant sammanhang bör även den på 25 § 3 mom. grundade hämtningsrätten beröras. Att den befogenhet, som genom densamma tillerkänts trafikutövarna, icke sällan, och särskilt då dessa genom att själva i telefon eller på annat sätt utbjuda körning framkallat en beställning från kunden, utövats på helt annat sätt och med helt andra verkningar än vad man vid lag-

fästande av densamma avsett, synes vara otvivelaktigt. Då emellertid icke desto mindre den befogenhet, som avses i nämnda stadganden, måste, där densamma utövas för lojala ändamål, särskilt för allmänheten anses för en så viktig förmån, att det synes uteslutet att förbjuda användningen av densamma, synes någon annan utväg icke i detta sammanhang stå övrig än att acceptera de olägenheter, som följa av nämnda rätt. Oaktat berörda nackdelar av den i 25 § 3 mom. förekommande bestämmelsen, hava vi därför icke ansett oss kunna föreslå någon ändring. Syftande till att inskränka däri omnämnda rätt annat än så till vida, att beställningen bör hava av trafikutövaren mottagits å stationsorten och icke allenast, såsom för närvarande är medgivet, inom trafikområdet.

Slutligen bör i detta sammanhang även den rätt till returkörning, som för närvarande omfattas i 25 § 5 mom. omfattas. Även i detta avseende synes en påfallande olikhet i rättsställning mellan utövare av stadstrafik, å ena, och utövare av länstrafik, å andra sidan, föreligga. De förra äro sålunda efter körning, som avslutas utom staden, skyldiga att återvända till densamma utan rätt att upptaga körning till annan plats än denna; de senare äro däremot, om körning från stationsorten avslutas på någon ort inom länet (= trafikområdet), oförhindrade att på denna ort upptaga körning till vilken plats som helst inom eller utom trafikområdet och, om körningen avslutas på ort utom länet, äger länstrafikutövare att på sistnämnda ort upptaga körning till vilken plats som helst inom länet. Från allmänhetens synpunkt sedd innebär denna bestämmelse, att en utom stationsorten befintlig bil, som icke dessförinnan beställts på bilens trafikområde, kan efter avslutad körning anropas allenast å vändpunkten och endast för färd till bilens trafikområde, d. v. s. om bilen är insatt i stadstrafik, allenast för färd till staden, men om bilen är stationerad å landsbygden inom det län, varom för tillfället är fråga, att bilen får tagas i bruk för färd vart som helst inom eller utom länet. En sådan olikhet synes icke av sakliga skäl motiverad och torde icke böra bibehållas. Vid utformandet av nya bestämmelser i ämnet skulle man emellertid enligt vår mening gå för långt, om returkörning finge ske allenast till stationsorten. Vi hava avgränsat rätten till returkörning med orden, att automobil vid återfärd må tagas i bruk för körning »i riktning mot stationsorten». Härmed åsyfta vi dels att resande kan såväl upptagas som avlämnas var som helst under återfärden till stationsorten, dels att någon avvikelse från den senaste vägen tillbaka till stationsorten icke bör föranleda straffansvar.

Utredningsmännen anföra vidare i detta sammanhang, att då trafikområde enligt deras förslag ej vidare skulle utgöra något i motorfordonsförordningen förekommande begrepp, ändring av nu gällande bestämmelser (25 § 2 mom.) om körplikt vore påkallad. Enligt utredningsmännens mening vore visserligen bestämmelserna om körplikt numera av mindre intresse men skulle dock icke kunna helt undvaras. Körplikten syntes därför böra fastställas att omfatta stationsorten jämte en viss krets däromkring av den storlek, som av den tillståndsbeviljande myndigheten bestämdes i samband med meddelande av trafikillstånd. Att omfattningen av denna krets kunde och borde växla med hänsyn till olika geografiska förhållanden i skilda delar av landet syntes icke behöva i författningen påpekas.

Såsom en sammanfattning av vad i det föregående utvecklats angående det avsedda systemet för stads- och länstrafik, varom bestämmelser upptagits i 25 § av utredningsmännens förslag, framhålla utredningsmännen följande:

De rättigheter och skyldigheter, som hittills varit knutna till ett visst trafikområde, böra i stället knytas till viss stationsort. (Med sistnämnda uttryck åsyftas — vilket för tydlighetens skull måhända bör nämnas — icke allenast bilens uppställningsplats utan den geografiska enhet, vari denna ingår, såsom t. ex. stad, köping, municipalsamhälle, stationssamhälle, kyrkby, hamnplats eller annat av länsstyrelsen fastställt område.)

För allmänheten följer av den föreslagna ändringen icke någon inskränkning i rätten att förskaffa sig bilar genom beställning från vilken stationsort som helst (per telefon, brev, bud eller dylikt); och rätten att genom anrop förfoga över en förut icke beställd bil vidgas.

Från trafikutövarnas synpunkt innebära de föreslagna bestämmelserna i stort sett, att det system, som nu är gällande i stadstrafiken, utsträcker sig till gälla även för länstrafiken. Utövarna av stadstrafik få genom det föreslagna systemet ingen annan ändring i sina rättigheter än en viss utvidgning av rätten till returkörning. Utövare av länstrafik inskränkas icke vare sig beträffande rätten att efter å stationsorten mottagen beställning köra till vilken ort som helst i enlighet med kundens önskan eller att efter en avslutad körning upptaga returkörning i samma omfattning som vid stadstrafik. Där emot inskränkes genom de föreslagna bestämmelserna trafikutövares rätt att mottaga beställning å ort utom stationsorten. Även rätten att utbjuda automobil till körning begränsas till stationsorten. Härav följer å andra sidan skydd för å en viss stationsort befintliga trafikutövare mot konkurrens av yrkesutövare från främmande ort, i det att dessa senare icke äga utbjuda bilar till körning därstädes.

I huvuddrag synes oss alltså systemet innebära, att man, utan att vare sig allmänheten eller den lojala yrkesutövningen på något kännbart sätt drabbas av inskränkning utan tvärtom i samband därmed erhåller vissa fördelar, likväl från det allmännas synpunkt blir i stånd att bättre än vad hittills varit fallet förverkliga en sådan reglering av befintliga transportmöjligheter efter transportbehoven, som bestämmelserna om den yrkesmässiga trafiken avsett att åstadkomma.

I flertalet av de inkomna *yttrandena* har utredningsmännens förslag till reglering av länstrafiken lämnats i stort sett utan erinran. Från åtskilliga håll hava dock betänkligheter framförts däremot.

Sålunda anför *järnvägsstyrelsen*:

Styrelsen ansåge uteslutet, att det föreslagna borttagandet av begreppet trafikområde skulle kunna medföra avsedd verkan, särskilt om man låte ändringen ifråga betinga en sådan uppmjukning av bestämmelserna om återfärd, att körning finge mottagas icke blott till stationsorten utan till vilken ort som helst, som låge i riktning mot stationsorten. Järnvägsstyrelsen hade svårt att finna, att utredningsmännens förslag i denna punkt ens kunde vara förenligt med utredningsdirektivten. Det torde vara uppenbart, att tillkomsten av rätten till returkörning vid färd utom det egna trafikområdet i hög grad främjat uppkomsten av de trafikföretag, som numera funnes i så gott som alla större samhällen och vilka med lastautomobiler i direkt konkurrens med järnvägarna utförde godstransporter. Innan rätten till sådan returkörning funnits, måste ju de automobiler, varå gods transporterades utom trafikområdet, tomma återföras till nämnda område. Den i motorfordonsförordningen införda bestämmelsen, att då färd avslutats å ort utom trafikområdet, automobilen å sådan ort finge tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet, hade därutinnan medfört en genomgripande ändring. Därefter hade det sålunda blivit lagligt för en bilägare, som exempelvis från Stockholm trans-

porterat gods till Uppsala, att å sistnämnda ort mottaga uppdrag att forsla gods tillbaka till Stockholm. Den år 1932 genomförda ändringen hade tydligen inneburit, att möjligheterna vidgats än ytterligare. Ett trafikföretag med rätt till yrkesmässig trafik inom Östergötlands län och med Norrköping som stationsort vore sålunda enligt gällande bestämmelser berättigat att på uppdrag av olika firmor inom nyssnämnda trafikområde utföra deras transporter till samtliga orter utom detta område och att därefter å den ort, där gods sist avlämnats eller å annan ort, vilken som helst, hämta gods för körning tillbaka till trafikområdet.

Den enda inskränkning, som utredningsmännen föreslagit i nu återopade bestämmelser vore, att returkörningen måste inriktas mot automobilens stationsort och icke blott mot trafikområdet. Då emellertid de med järnvägen konkurrerande företagen i allmänhet hade sitt säte i städer eller större samhällen, syntes den föreslagna inskränningen sakna större betydelse för järnvägarna. Gentemot denna inskränkning stode emellertid den redan berörda uppmjukningen av bestämmelserna, innebärande att vid återfärd automobilens finge tagas i bruk för körning till vilken ort som helst, om blott denna vore belägen i riktning mot automobilens stationsort. Huru denna bestämmelse skulle komma att tolkas, torde av domstolarna säkerligen bliva föremål för olika mening. Det syntes emellertid i varje fall icke tvivel underkastat, att bestämmelsens införande skulle komma att leda till, att all avgränsning mellan trafikområdena försvunne, och därigenom öka den konkurrens, som mot järnvägarna redan bedreves.

Den från järnvägssynpunkt förmånligaste och riktigaste lösningen av svårigheterna skulle uppenbarligen vara, att rätten till returkörning från ort utanför trafikområdet borttoges, och således återgång till de i 1923 års motorfordonsförordning därutinnan meddelade bestämmelserna skedde. Från trafikutövarnas sida hade nämligen framhållits, att bestämmelserna om returkörning skapat en illojal konkurrens mellan trafikutövare inom olika trafikområden, i samband varmed uttalats, att huvudprincipen borde vara att skapa olika trafikområden, inom vilka koncessionshavarna borde skyddas för intrång. Ett ytterligare skäl som talade för sloandet av rätten till returkörning vore också, att på grund av bestämmelserna därom länsstyrelserna icke kunde överblicka tillgången av befintliga och behovet av nya trafikmedel för en viss ort eller viss del av länet, enär för ombesörjandet av ortens trafikbehov givetvis kunde anlitas fordon i genomgångstrafik eller returtrafik.

Därest det emellertid ur andra än här angivna synpunkter icke skulle anses lämpligt att nu helt slopa rätten till returkörning, finge styrelsen beträffande densamma först och främst föreslå sådan ändring i 25 § 5 mom. av nuvarande bestämmelser, att orden »sådan ort» utbyttes mot »denna ort». Därmed vore alltså ifråga om returtransporten avsändningsorten fastlagd. Vad beträffade bestämmelseorten finge styrelsen till en början på redan anförda skäl bestämt avstyrka det av utredningsmännen föreslagna borttagandet av begränsningen till visst område. I övrigt hängde tydligen verkningarna av rätten att utföra returtransport nära samman med rättigheten att efter beställning hämta gods eller resande även utom trafikområdet.

Två möjligheter att åstadkomma ett mer tillfredsställande läge syntes värda att tagas under övervägande. Antingen borde i 3 mom. införas en bestämmelse av innebörd, att rätten att efter beställning utföra körning från annan ort än stationsorten finge utövas endast för såvitt densamma icke komme i konflikt med skyldigheten enligt 4 mom. Eller också måste hämtningen bindas vid visst område, vilket då också borde bli bestämmande för returtransporterna. Enligt järnvägsstyrelsens uppfattning vore den sistnämnda utvägen avgjort att föredraga.

Alla rimliga krav på bekvämlighet för allmänheten torde tillgodoses, om hämningsrätten begränsades till en räjong av förslagsvis 20 km från stationsorten (för vissa delar av Norrlandslänen det större, för t. ex. Skåne det mindre avstånd, som vederbörande länsstyrelser kunde föreskriva).

Vad beträffade körskyldigheten uttalade utredningsmännen, att bestämmelsen därom numera vore av mindre intresse men dock icke kunde helt undvaras. I detta uttalande kunde järnvägsstyrelsen ej instämma. Enligt styrelsens uppfattning ägde nämligen de skäl, vilka föranlett bestämmelsens tillkomst, nämligen dels att nämnda skyldighet ansåges utgöra komplement till den genom trafikillståndet förvärvade körningsrätten, dels att densamma skulle bidra till utmönstring av personer, vilka bedreve trafiken allenast såsom en bisyssla, alltfört samma aktualitet. Järnvägsstyrelsen kunde emellertid icke finna någon anledning, varför bestämmelsen skulle vara begränsad till persontrafiken. Även ifråga om godstrafiken syntes det vara hög tid söka få bättre jämvikt mellan rättigheter och skyldigheter. Det torde heller icke lida något tvivel om, att en bestämmelse om transportplikt skulle i ej ringa mån bidra till den gallring bland tillståndshavarna, vars önskvärdhet från olika håll betydats, samtidigt som densamma tydligen icke skulle lägga någon ny börda på de verkliga yrkesutövarna. Järnvägsstyrelsen finge alltså föreslå, att ur 25 § 2 mom. utginge dels orden »för befordran av personer», dels satsen »dock må, där så av särskilda omständigheter påkallas, myndighet, som meddelat tillståndet, helt eller delvis medgiva befrielse från dylik skyldighet».

Införandet av transportskyldighet gjorde tydligen den auktoritativt fastställda maximitaxan obligatorisk, under det att för närvarande fastställandet av taxa för godstransporter i länstrafik vore beroende av länsstyrelsernas eget fria avgörande.

#### *Svenska järnvägsföreningen yttrar*

Utredningsmännen uttalade, att »de rättigheter och skyldigheter, som hittills varit knutna till ett visst trafikområde, böra i stället knytas till viss stationsort». Om denna utgångspunkt i sin helhet fått göra sig gällande vid bestämmelsernas avfattning, skulle ur järnvägarnas synpunkt icke varit något att invända. Men för de i realiteten betydelselösa inskränkningarna i rätten att mottaga beställning å ort utom stationsorten hade nu i stället innehavarna av länstrafikillstånd kompenserats med en väsentligt utvidgad rätt till returlastning. Den inskränkning i rättigheten att utbjuda bilen till körning, som förmenades ligga däri att beställning skulle mottagas å stationsorten i stället för som nu »å ort inom trafikområdet», komme med den möjlighet att framkalla beställning genom utbud skriftledes eller per telefon, som alltid funnes, enligt föreningens bestämda mening att visa sig illusorisk. Likaså bleve det i de flesta fall omöjligt att utöva kontroll över, huruvida beställning å stationsorten verkligen gjorts. Föreningen finge därför med hänsyn till att de föreslagna bestämmelserna otvivelaktigt komme att öka möjligheterna till returlastning och att det säkerligen vore de nuvarande möjligheterna därtill, som till huvudsaklig del skapat den illojala konkurrens, varöver såväl järnvägarna som även vissa bilsammanslutningar klagade, hemställa, att åt mom. 4 sista meningen måtte givas följande lydelse: »Vid sådan återfärd må automobilen å denna ort tagas i bruk endast direkt tillbaka till stationsorten eller till orter belägna vid den direkta vägen dit».

På sätt i det föregående återgivits ifrågasätter föreningen emellertid, huruvida någon förändring i fråga om länstrafikens reglering bör vidtagas, innan utredningsmännens uppdrag blivit i dess helhet slutfört. I samma riktning uttalar sig jämväl *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, vilken anför:

Utan gensägelse vore de nuvarande bestämmelserna uti förevarande hänseende förbundna med allvarliga olägenheter, vilkas avhjälpande vore av behovet synnerligen påkallade. Det oaktat vore länsstyrelsen av den bestämda uppfattningen, att man, innan man grepe sig an denna synnerligen svårlösta fråga, borde för att kunna helt överblicka densamma hava tillgång till den av riksdagen äskade utredningen av frågan om åtgärder för ernående av en sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart.

*Länsstyrelsen i Kopparbergs län utlåter sig:*

Länsstyrelsen erkände, att utredningsmännens förslag beträffande § 25 erbjöde fördelar vid jämförelse med de nuvarande förhållandena, men länsstyrelsen kunde icke inse, att därigenom vunnes större möjligheter att reglera transportmöjligheterna efter transportbehoven, något som dock vore det huvudsakliga. Om man behölle trafikområdet ungefär i den omfattning, som utredningsmännen syntes hava tänkt sig körskyldighetsområdet, borde vederbörande länsstyrelse med biträde av underordnade organ kunna bilda sig en tillnärmelsevis riktig uppfattning, när transportbehovet för detta område vore fyllt, och därmed vore icke så litet vunnet. Nästan alla de olägenheter, som av utredningsmännen påvisats sammanhänga med det nuvarande systemet, hade enligt länsstyrelsens förmenande sin grund i alltför stora trafikområden, exempelvis länet. Den i konkurrenshänseende mindre gynnsamma ställning yrkesutövare inom stadstrafiken intoge enligt utredningsmännens åsikt i jämförelse med yrkesutövare inom länstrafiken skulle, om den existerade — ty man finge icke glömma fördelen av att hava ett relativt stort klientel sammanträngt inom ett mindre område — helt säkert försvinna med mindre trafikområden samt enhetliga och praktiska bestämmelser för returtrafiken.

*Länsstyrelsen i Kronobergs län anför:*

Såsom av utredningsmännen riktigt framhållits, torde de tillståndsbeviljande myndigheternas uppgift vara att anpassa trafikmöjligheterna efter det föreliggande behovet. De svårigheter, som därutinnan föreläge med nu gällande bestämmelser om trafikstillståndens innehåll, syntes emellertid knappast bliva väsentligt mindre genom ett antagande av utredningsmännens förslag i förevarande del. Mot detsamma kunde till en början erinras, att det ej stode i överensstämmelse med 24 § 4 mom. motorfordonsförordningen, som begränsade tillstånd att avse visst län eller del därav, varjämte det syntes mindre ändamålsenligt att endast ifråga om körningsskyldigheten fastställa särskilda trafikområden med mindre omfång än de nuvarande. Oavsett dessa erinringar torde den möjlighet att under färd inom vederbörande län upptaga passagerare, som enligt förslaget i vissa fall skulle borttagas, knappast vara av större praktisk betydelse. Skulle någon inskränkning av värde för avvärjande av obehörig konkurrens och underlättande av prövningen beträffande trafikbehovet komma till stånd, torde detta näppeligen kunna ske annat än genom stadgande av viss begränsning i körningsrätten, även om beställning upptoges å stationsorten. Vad beträffade landsbygden, skulle en dylik begränsning kunna ske sålunda, att trafikutövare med stationsort å länets landsbygd icke skulle få, efter beställning å stationsorten, utföra annan körning än sådan som påbörjades inom det län, där stationsorten vore belägen (respektive viss del därav, om detta vid tillståndets meddelande bestämts). Undantag därifrån borde gälla, endast där av särskilda skäl motsvarande tillstånd beviljades av annan länsstyrelse. Det område, inom vilket körning sålunda skulle kunna påbörjas, kunde i så fall betecknas som tillståndshavarens trafikområde, och körningsskyldighet inom området skulle även åligga tillståndshavaren. Den utövade trafiken skulle fortfarande kunna benämnas länstrafik



och någon ändring av 24 § 4 mom. motorfordonsförordningen skulle icke behöva ifrågakomma, vilket däremot torde vara ofrånkomligt, om utredningsmännens förslag godtoges.

#### *Länsstyrelsen i Västernorrlands län yttrar:*

Utredningsmännens förslag innebure en icke avsevärd inskränkning i trafikföretagares befogenhet att mottaga beställning utom stationsorten, vilken inskränkning i sin tur givetvis finge anses medföra en viss försämring i den resande allmänhetens rätt att förfoga över automobilerna som transportmedel. På grund därav och med hänsyn till automobiltrafikens betydelse, särskilt för de vidsträckta norrländska länen, ställde sig länsstyrelsen tveksam gentemot lämpligheten av förslagets lagfästande. Därest emellertid så ansåges böra och kunna ske, ville länsstyrelsen ifrågasätta, huruvida icke i samband med omläggningen av systemet borde borttagas den dualism, som bestode däri att både länsstyrelse och polismyndighet i stad lämnade trafiktillstånd.

#### *Länsstyrelsen i Gävleborgs län anför:*

Beträffande förhållandet inom länet mellan läns- och stadsrättigheter för trafikbilar gällde för närvarande, att med stationsort i stad funnes såväl persontrafikbilar som lasttrafikbilar med av länsstyrelsen meddelat tillstånd till länstrafik, av vilka flertalet jämväl hade av polismyndigheten meddelat tillstånd till stadstrafik. Länsstyrelsen hade alltså enligt nu gällande förordning beviljat tillstånd till länstrafik med stationsort i stad, och polismyndighetens tillstånd till stadstrafik hade närmast utgjort ett komplement, äsyftande den genom droskstationer och särskilda bestämmelser reglerade trafiken med monopol och uppställning inom stadens gränser. Denna tolkning av bestämmelserna, mot vilken städernas polismyndigheter veterligen icke haft något att erinra, men varom olika länsstyrelser icke varit eniga, syntes giva den rimligaste lösningen. Att länsstyrelsen, som hade att svara för yrkestrafikens lämpliga ordnande över hela länet, icke skulle — på sätt innehavare av droskrättigheter någon gång gjort gällande — äga att bevilja länstillstånd med stationsort i städerna, de centrala utgångspunkterna för en mycket stor del av länstrafiken, utan överlåta detta åt respektive polismyndigheter, syntes icke kunna leda till en rationell ordning. Förhållandena i olika städer med kringliggande landsbygd vore givetvis mycket olikartade och det berodde på tillfälligheter, huru behoven av stads- och länstrafiktillstånd sammanföle. Att länsstyrelsen skulle reglera länstrafiken med tillstånd avseende stationsorter omedelbart utanför städernas gränser, såsom också gjorts gällande, kunde icke heller anses lämpligt.

Utredningsmännens förslag till ändring av 24 och 25 §§ syntes icke klagöra nu berörda förhållanden och kunde möjligen giva anledning till antagande, att endast polismyndighet finge lämna tillstånd med stationsort i stad. Denna tolkning motsades dock av vissa uttalanden i motiven, varav framginge att utredningsmännen haft sin uppmärksamhet riktad på den rådande olägliga dualismen, att både länsstyrelse och polismyndighet i stad lämnade trafiktillstånd (med stationsort i stad?), men avstått från att nu föreslå annan åtgärd än att polismyndigheten skulle underrätta länsstyrelsen om varje beviljat tillstånd till stadstrafik. Länsstyrelsen hemställde, att berörda bestämmelser förtydligades i nu angivet syfte. Effektivast vore säkerligen att — med undantag för de största städerna — överlåta åt länsstyrelserna att besluta om tillstånd till såväl läns- som stadstrafik efter vederbörande lokala myndigheters hörande, därvid det beträffande stadstrafik givetvis skulle liksom nu ankomma på polismyndigheten att träffa bestämmelser om drosktrafikens reglerande. Därmed förebyggdes också olägenheten av att, i den mån stadstrafikbilar i

växande omfattning utnyttjades i länstrafik, antalet av polismyndigheten givna tillstånd till stadstrafik ökades för att tillgodose stadens speciella behov, men utan den översikt av länets behov i allmänhet, som endast länsstyrelsen förfogade över.

Åtskilliga länsstyrelser hava i likhet med länsstyrelsen i Gävleborgs län förordat, att tillstånd till yrkesmässig trafik städse — således även i fråga om stadstrafik — skulle meddelas av länsstyrelserna.

I det av länsstyrelsen i Gävleborgs län sålunda berörda hänseendet åberopar *länsstyrelsen i Uppsala län* ett av polismästaren i Uppsala avgivet yttrande, däri anföres:

Enligt det föreliggande förslaget torde länsstyrelse vara oförhindrad att anvisa stad såsom stationsort. Därest länsstyrelse begagnade sig av denna möjlighet att anvisa stad såsom stationsort för automobil, godkänd för användning i länstrafik, skulle till följd härav, jämlikt 25 § 3 mom. och 5 mom. i förslaget, vederbörande tillståndshavare kunna bedriva sin trafik på identiskt samma sätt som en tillståndshavare till stadstrafik. Särskilt vad anginge den yrkesmässiga trafiken för personbefordran måste ett sådant sakernas tillstånd anses otillfredsställande. Då utredningsmännen icke ansett sig böra framlägga något förslag om sammanförande av allt tillståndsgivande till länsstyrelserna, hade det måhända varit lämpligt, att det stadgats en avgränsning av länsstyrelsernas kompetens med avseende å frågan om anvisande av stationsort. Under alla förhållanden skulle det vara av den allra största betydelse för de tillståndsbeviljande myndigheterna och även för tillståndsinnehavarna själva, att i nu berörda hänseenden meddelades fullt klara och otvetydiga bestämmelser, som icke lämnade utrymme för olika tolkningar. Med den betydelse utredningsmännen tillagt stationsorten borde staden såsom stationsort vara förbehållen automobil, som användes i stadstrafik.

*Kun gl. automobilklubben* yttrar:

I motiveringen till »trafikområdets» ersättande med »stationsort» angåve utredningsmännen bland annat, att en viss orättvisa enligt nuvarande bestämmelser tillfogades utövarna av stadstrafik, vilka vid körning utanför stationsorten finge mottaga returkörning endast till staden, under det att automobil i länstrafik i liknande fall finge brukas för körning vart som helst inom eller utom länet. Denna skillnad i rättigheter och skyldigheter mellan de olika slagen av trafik torde dock gälla mera i teorin än i praktiken, ty med undantag för vissa större städer, såsom Stockholm, Göteborg och möjligen Malmö, torde innehavare av tillstånd att utöva stadstrafik jämväl hava tillstånd till utövande av länstrafik.

Under hänvisning till vad i det följande anfördes beträffande nödvändigheten att tillgodose trafikekonomin finge automobilklubben för sin del avstyrka förslaget, att rätten att mottaga beställning inskränktes till stationsorten.

Det torde kunna ifrågasättas om nuvarande formulering av 25 § 5 mom.: »har färd avslutats å ort utom trafikområdet, må automobilen å *sådan* ort tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet» verkligen innebure den av utredningsmännen framhållna inskränknigen i rätten att upptaga passagerare eller last från annan plats än själva vändpunkten, då i så fall formuleringen väl borde varit »...å *denna* ort etc...» Åtminstone torde denna snäva uppfattning icke hava tillämpats i praktiken. Ett förtydligande i detta avseende syntes emellertid vara lämpligt. Då smärre avvikelser från den direkta sträckan till stationsorten medgäves i förslaget, och det torde ligga utom möj-

ligheternas gräns att avgöra, när dessa avvikelser skulle anses vara större eller smärre, syntes det av utredningsmännen angivna syftet med förändringen i förordningen icke vinnas.

Automobilklubben ansåge sig i detta sammanhang böra framhålla önskvärdheten av, att bestämmelser för den yrkesmässiga trafiken utformades så, att denna trafik kunde bli så ekonomiskt bärkraftig som möjligt. Med hänsyn därtill syntes föreskrifterna böra så avfattas, att tomkörning i vidaste mån undvekes.

Såsom i det föregående framhållits syntes det automobilklubben som om de i 25 § föreslagna ändringarna icke avlägsnade de nu rådande olägenheterna, och icke heller syntes de komma att bidra till nyss uttalade önskemål beträffande tillgodoseende av de trafikekonomiska intressena. Då därjämte enligt nu gällande föreskrifter trafikområdet kunde tillmätas i omfång efter behovet, ja, även stationsortsprincipen kunde efter önskan tillämpas, ansåge sig automobilklubben för sin del böra avstyrka de för 25 § föreslagna ändringarna.

Beträffande förevarande spörsmål hemställer jag att till en början få något uppehålla mig vid vissa därutinnan nu gällande bestämmelser. Särskilt åsyftar jag bestämmelserna i 25 § 3 mom., som bland annat reglerar den s. k. hämtningsrätten, samt i 5 mom. av samma paragraf, vilket avhandlar rätten till returkörning.

Vad först beträffar *hämtningsrätten* fanns ursprungligen icke i motorfordonsförordningen någon motsvarighet till bestämmelsen i 25 § 3 mom. Förslag därom upptogs i proposition, nr 175, till 1932 års riksdag. I propositionen anförde min företrädare i ämbetet, att delade meningar uppkommit rörande frågan, huruvida utövare av stads- eller länstrafik ägde att utföra körning i det fall, att från ort utom trafikområdet beställning — exempelvis per telefon — inkommit till trafikutövaren att utom sagda område avhämta personer eller gods för vidare befordran därifrån; i åtminstone ett fall hade frågan besvarats nekande av hovrätt. Efter att hava framhållit, att av den tolkning hithörande bestämmelser enligt nämnda rättsfall erhållit skulle i vissa fall kunna förändras uppenbara orimligheter, därå exempel lämnades, fortsatte min företrädare i ämbetet:

»För min del anser jag, att en trafikutövares rätt att med av honom brukad automobil utföra körning till ort utom trafikområdet icke bör vara beroende av det sätt, varpå en beställning om körning kommer trafikutövaren (eller av denne anlita förare) till handa. Skillnad synes mig förty icke böra i förevarande hänseende göras mellan, å ena sidan, det fall att beställningen lämnas per telefon, i brev eller telegram, genom bud eller genom annat dylikt befordringssätt samt, å andra sidan, det fall att beställningen av beställaren personligen framföres. I båda fallen måste, därest körning i anledning av beställningen utföres, automobilen sägas ha omedelbart tagits i bruk för beställarens räkning. Därest efter telefonbeställning från en stad en trafikutövare, vilkens automobil är stationerad å annan ort, i staden avhämtar beställaren, läser automobilen följaktligen ej tagas i bruk först i staden; den beställda körningen har tagit sin början å den ort, där beställningen mottogs.

Det synes mig näppeligen böra antagas, att de lagstiftande myndigheterna i förevarande hänseende haft annan uppfattning än den, varåt jag nu givit uttryck. Då emellertid hithörande bestämmelser i motorfordonsförordningen, såsom av förut refererade rättsfall framgår, giva rum för annan tolkning, har

Departement-  
chefen.

det syntes mig angeläget, att sagda bestämmelser erhålla en ändrad avfattning. Jag har därför låtit inom kommunikationsdepartementet utarbeta förslag till ändrad lydelse av 24 och 25 §§ i motorfordonsförordningen, varigenom i förordningen tydligt utsäges, att innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik äger att i anledning av beställning, som av honom emottagits å ort inom trafikområdet, utföra körning jämväl till ort utom detsamma.»

I anledning av propositionen väcktes i riksdagens andra kammare en motion, nr 498, däri — under hänvisning till att utredning begärts rörande reglering av förhållandet mellan, å ena sidan, automobiltrafiken och, å andra sidan, övriga kommunikationsföretag — hemställdes, att riksdagen ville uttala, att riksdagen, utan att för det dåvarande taga ställning till de föreslagna nya bestämmelserna, ansåge, att någon ändring i förevarande hänseende icke borde vidtagas, förrän en mera ingående utredning av frågan verkstälts. I motionen anfördes, bland annat:

En komplettering av motorfordonsförordningens föreskrifter i enlighet med propositionen torde komma att få en avsevärd räckvidd och betydligt mera vittgående konsekvenser än vad departementschefens eget uttalande syntes giva vid handen, särskilt i fråga om lastbilstrafiken. Enligt nu gällande bestämmelser kunde en lastbil efter transport till ort utom trafikområdet endast å samma ort »tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet». Det nya moment, som i propositionen föresloges infört i 25 §, och departementschefens uttalande i anslutning till detsamma komme att i detta avseende medföra väsentliga förändringar. En lastbilägare skulle sålunda, därest detta förslag genomfördes, med enbart länstrafiktillstånd kunna genom på förhand träffade överenskommelser utföra transporter mellan de mest skilda platser i landet.

I utlåtande nr 38 anförde andra lagutskottet, att det visat sig, att motorfordonsförordningens dittillsvarande bestämmelser i ämnet givit rum för en annan tolkning än som syntes hava varit avsedd vid förordningens tillkomst, varför utskottet icke kunde ansluta sig till motionärens hemställan; och hade utskottet intet att erinra mot Kungl. Maj:ts förslag. Detsamma lämnades jämväl utan erinran av riksdagen, varefter genom förordning den 17 juni 1932 (nr 233) 25 § 3 mom. motorfordonsförordningen erhöll sin nuvarande lydelse.

Med hänsyn till vad sålunda förekommit kan jag icke ansluta mig till den av utredningsmännen uttalade åsikten, att, i fråga om stads- eller länstrafik, av bestämmelsen i 25 § 3 mom. motorfordonsförordningen följer rätt att köra utom trafikområdet, d. v. s. — på sätt utredningsmännen i annat sammanhang uttalat — utföra en körning, som påbörjas utom trafikområdet. Rätt att utom detta område påbörja en körning lärer icke tillkomma trafikutövare, varom här är fråga, under andra än i 25 § 5 mom. angivna förutsättningar, d. v. s. vid returkörning. Paragrafens tredje moment innebär endast, att trafikutövaren äger, efter beställning, som av honom mottagits inom trafikområdet, utföra körning jämväl till ort utom detsamma, men denna körning har då tagit sin början å den ort, där automobil vid beställningens mottagande befann sig.

Rätten till *returkörning* infördes först genom 1930 års förordning. 1927 års motorfordonssakkunniga yttrade i detta avseende:

Att bedriva yrkesmässig trafik inom visst område torde innebära, att vederbörande inom detta område ägde utbjuda bilen till körning. Utanför trafikområdet ägde han däremot icke dylik rätt. En trafikutövare, som innehade stadstrafiktillstånd i Stockholm och som där åtagit sig körning till Lidingön, vore alltså förhindrad att, sedan den åkande avlämnats, under återresan upptaga några passagerare, förrän automobilen kommit inom Stockholms stads område. En dylik ordning vore uppenbarligen ur ekonomisk synpunkt mindre tillfredsställande och hade givit anledning till åtskilliga lagöverträdelser. De sakkunniga hade därför ansett sig böra föreslå, att automobil skulle efter färd, som avslutats utom trafikområdet, därstädes få tagas i bruk för körning direkt tillbaka till sagda område.

Enligt vad sålunda yttrats och av stadgandet i 25 § 5 mom. jämväl torde framgå, är alltså en trafikutövare, som innehar stadstrafiktillstånd i Stockholm och efter där mottagen beställning utfört körning till Uppsala, berättigad att ej mindre i Uppsala än även — under återresan — å ort, belägen utefter genaste vägen mellan Uppsala och Stockholm eller i allt fall utefter väg, som kan sägas leda direkt mellan dessa städer, upptaga passagerare eller gods för befordran till sistnämnda stad.

Utredningsmännen hava i fråga om nu förevarande bestämmelse uttalat, att en påfallande olikhet i rättsställning syntes föreligga mellan stadstrafikutövare, å ena, samt länstrafikutövare, å andra sidan. »Från allmänhetens synpunkt sedd», heter det, såsom förut återgivits, i betänkandet, »innebär denna bestämmelse, att en utom stationsorten befintlig bil, som icke dessförinnan beställts på bilens trafikområde, kan efter avslutad körning anropas allenast å vändpunkten och endast för färd till bilens trafikområde, d. v. s. om bilen är insatt i stadstrafik, allenast för färd till staden, men om bilen är stationerad å landsbygden inom det län, varom för tillfället är fråga, att bilen får tagas i bruk för färd vart som helst inom eller utom länet.»

Under erinran om vad jag nyss anfört beträffande omfattningen av rätten till returkörning vill jag i anledning av detta uttalande allenast framhålla, att för returkörning med automobil i länstrafik förutsättes, att den befinner sig utom trafikområdet, och i dylikt fall får automobilen tagas i bruk endast för färd till ort inom länet, därest detta är trafikområdet.

Slutligen torde jag här få beröra innebörden av det i 25 § 4 och 5 mom. nyttjade uttryckssättet »taga automobil i bruk för körning». Av förarbetena till motorfordonsförordningen synes framgå, att sådana uttryck som »mottaga uppdrag att verkställa körning» och »utbjuda automobil till körning» där begagnas såsom synonymer. Därmed adekvat innebörd torde nyssberörda uttrycks sätt i 25 § 4 och 5 mom. hava. I anslutning till det nu anförda synes det mig kunna göras gällande, att å ort, där automobil må tagas i bruk för körning, densamma jämväl må utbjudas till körning, allt med den begränsning, som föranledes av bestämmelserna i 25 § 4 och 5 mom.

Vad härefter angår *utredningsmännens förslag* till reglering av länstrafiken så är såsom kungl. automobilklubben framhållit systemet, att utbudande av automobil i länstrafik endast får äga rum å stationsorten, icke för motor-

fordonsförordningen okänt. Jag tillåter mig härutinnan hänvisa till vad chefen för kommunikationsdepartementet i detta avseende yttrade i propositionen nr 121 till 1930 års riksdag (sid. 92). Såsom av detta yttrande framgår, ansågs utrymme för ett dylikt system böra förefinnas, då särskilt inom län med tätare bebyggelse och livliga trafikförhållanden en i enlighet därmed anordnad reglering av länstrafiken kunde befinnas mest ändamålsenlig. I motorfordonsförordningen har väl något särskilt stadgande i dylik riktning icke influtit; med stöd av 27 § 2 mom. — enligt vilket trafiktillstånd skall upptaga de villkor och bestämmelser för trafiken, som prövas nödiga — läser emellertid länsstyrelse äga att vid meddelande av tillstånd till länstrafik föreskriva, att automobil, som kommer att brukas i trafiken, må utbjudas till körning endast å stationsorten. Såvitt framgår av de uppgifter utredningsmännen införskaffat, hava på angivet sätt begränsade tillstånd till länstrafik dock icke meddelats.

Utredningsmännens förevarande förslag innebär, såsom av dem framhållits, ett genomförande av enhetliga bestämmelser för såväl stads- som länstrafik. Det synes emellertid kunna ifrågasättas, huruvida förhållandena med avseende å dessa båda slag av trafik äro så likartade, att en dylik åtgärd är befogad. Man torde härutinnan, på sätt länsstyrelsen i Kopparbergs län framhållit, böra beakta den väsentliga fördel, som för dem, vilka utöva stadstrafik, ligger däri att de hava huvudparten av sin kundkrets inom ett begränsat område. Även om såsom stationsort för en automobil i länstrafik stundom kan anvisas en i detta hänseende någorlunda jämförlig ort — exempelvis en köping — skulle dock i regel stationsorten komma att utgöras av en plats, som icke inom sig rymmer mera än en mindre del av den kundkrets, på vars uppdrag om körning trafikutövaren skulle hava sin bärgning; det må erinras om ett par av de av utredningsmännen själva lämnade exemplen: en kyrkby, en hamnplats. Ehuru det icke torde kunna bestridas, att, på sätt utredningsmännen framhållit, länsstyrelsernas möjligheter att överblicka tillgången å och behovet av automobilkommunikationer å en viss ort eller inom en viss del av länet försvåras till följd av storleken av de anvisade trafikområdena, vill det med hänsyn till det anförda synas, att utredningsmännens förslag att i fråga om länstrafik städse knyta rätten att upptaga körning endast till stationsorten är ägnat att ingiva vissa betänkligheter. Erinras må jämväl i detta sammanhang, att då — såsom jag i det följande torde få närmare beröra — länstrafikbil icke må utbjudas till körning i stad, varest automobilen icke tillika, enligt vederbörligt tillstånd, brukas i stadstrafik, det av utredningsmännen förordade systemet torde böra förutsätta, att all tillståndsgivning till yrkesmässig trafik samlas hos länsstyrelserna, måhända med undantag för de största städerna. Då nämligen enligt berörda förslag trafikutövarnas rättigheter helt knyts vid stationsorten, därutinnan självfallet städerna bleve av den största betydelsen, torde länsstyrelses rätt att förfoga över stad såsom stationsort för länstrafikbil icke böra vara beroende av huruvida automobilen enligt dessförinnan av vederbörande stadsmyndighet meddelat tillstånd må inom staden brukas i stadstrafik.

I likhet med exempelvis järnvägsstyrelsen och länsstyrelsen i Kronobergs

län vill jag för övrigt ifrågasätta, huruvida upphävandet av den rätt, som enligt gällande bestämmelser tillkommer länstrafikutövare att under färd inom trafikområdet upptaga passagerare eller gods, vore — så länge möjlighet till hämtning och returkörning förefinnes i den omfattning, som även enligt utredningsmännens förslag skulle vara fallet — av någon större praktisk betydelse med avseende å konkurrensen olika trafikföretag emellan eller beträffande prövningen av trafikbehovet. Å andra sidan torde, såsom länsstyrelsen i Västernorrlands län framhållit, berörda rätt vara av betydelse för allmänheten, särskilt i fråga om de vidsträckta norrländska länen.

De synpunkter, åt vilka jag här givit uttryck, synas mig tala för att motorfordonsförordningens bestämmelser om trafikområden icke lämpligen böra undergå någon förändring, innan det utredningsmännen givna uppdraget blivit i sin helhet slutfört. Att det inom ramen av dessa bestämmelser i förekommande fall fastställes mindre trafikområden än nu i allmänhet är fallet, överensstämmer däremot med vad jag i det föregående anför.

Emellertid synas redan nu vissa åtgärder böra vidtagas i syfte att undanröja några av de påtagligaste olägenheterna, som föranledas av den vidsträckta omfattning, i vilken beträffande såväl länstrafik som stadstrafik rätt till hämtning och returkörning föreligger.

Vad först hämtningsrätten beträffar anser jag i överensstämmelse med vad av min företrädare i ämbetet uttalades i den förut omförmälda propositionen nr 175 till 1932 års riksdag, att trafikutövares rätt att med av honom brukad automobil utföra körning icke bör — även om körning skall företagas till ort utom trafikområdet — vara beroende av det sätt, varpå en beställning om körning kommer trafikutövaren till handa. Ej heller enligt min mening bör sålunda den omständigheten i och för sig, att en trafikutövare exempelvis per telefon från ort utom trafikområdet erhåller beställning att där hämta passagerare eller gods, utgöra hinder att utföra denna körning. Och jag finner mig icke böra föreslå någon ändring i nu gällande bestämmelser om hämtning, så vitt angår trafik, som avser personbefordran. Dels läser denna trafik — om linjetrafiken är här icke fråga — vara av mindre betydelse i fråga om konkurrensen mellan å ena sidan bilar samt, å andra sidan, järnvägar och sjöfart, och dels kunna med avseende å persontrafiken föreligga omständigheter, som göra det olägligt att för hårt binda bilar i dylik trafik vid på förhand fixerade trafikområden.

Vad åter angår stads- och länstrafik för godsbefordran vill det synas, att densamma uteslutande bör tillgodose trafikbehovet inom trafikområdet. I sådant avseende bör visserligen medgivas, att automobil, som brukas i dylik trafik, må efter beställning, som mottagits inom trafikområdet, från ort inom detsamma befördra gods till vilken ort som helst ävensom från ort utom trafikområdet avhämta gods för befordran till ort inom detsamma; i båda fallen torde nämligen transporterna tillgodose det egna trafikområdets behov. Däremot synes, även om dylik beställning skett, innehavare av trafiktillstånd icke böra medgivas rätt att å ort utom trafikområdet hämta gods för befordran till annan ort utom trafikområdet. En innehavare av tillstånd till läns-

trafik i Jönköpings län — jag anknyter till ett av utredningsmännen anført exempel — bör följaktligen vid körning till Stockholm äga att var som helst inom Jönköpings län (dock icke i stad, såvida han ej tillika har tillstånd till stadstrafik i densamma) avhämta gods men däremot icke att avhämta dylikt utanför länsgränsen.

Hämtning av gods utom trafikområdet synes under en och samma körning böra få äga rum å endast *en* ort. Möjligheten att hålla hand över, att icke inom andra trafikområden gods systematiskt upptages i annan omfattning än här förutsatts, synes eljest bliva väsentligen minskad.

En begränsning av hämtningsrätten på sätt jag nu förordat torde böra kompletteras med en motsvarande begränsning i rätten till returkörning. I fråga om godstrafik bör enligt min mening automobilen få tagas i bruk för dylik körning endast å den ort utom trafikområdet, varest den första körningen avslutats. I nyssnämnda exempel bör följaktligen trafikutövaren, sedan körningen från Jönköpings län avslutats i Stockholm, endast där äga upptaga gods för direkt befordran till länet. Däremot bör han icke äga att under återresan upptaga gods förrän han kommit inom Jönköpings län.

Det system beträffande stads- och länstrafik för godsbefordran, som här ifrågasatts, avser icke att utgöra någon slutgiltig lösning av de spörsmål, som beröra regleringen av dessa båda slag av trafik. Då emellertid bestämmelser av den innebörd, varför jag nu redogjort, torde vara ägnade att avhjälpa en del av förberörda olägenheter, har jag — i avvidan på resultatet av den pågående utredningen om åtgärder för ernående av en sund reglering av förhållandet mellan automobil-, järnvägs- och sjötrafiken — ansett mig böra föreslå, att i 25 § 3 och 5 mom. upptagas dylika bestämmelser.

Beställning, som i förstberörda moment avses, skall självfallet få upptagas jämväl av annan än tillståndshavaren själv. Härutinnan hava emellertid, enligt vad i några yttranden framhållits, de nu i momentet förekommande orden »av honom» givit anledning till tvekan. Dessa ord torde kunna uteslutas, i samband varmed åt momentet bör givas sådan avfattning, att därav framgår, att körning, som där avses — således jämväl vid persontrafik — ej må taga sin början å ort utom trafikområdet.

Enligt nu gällande lydelse av 25 § 2 mom. förefinnes körplikt inom vederbörligt trafikområde endast för innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik för personbefordran. Ofta är väl förefintligheten av körplikt utan större betydelse. Fall förekomma emellertid, där innehavare av trafik tillstånd, avseende godsbefordran, icke äro s. k. helyrkesutövare utan bedriva trafiken endast då de själva finna så lämpligt eller på lediga stunder. Någon anledning att av hänsyn till dylika trafikutövare underlåta att jämväl i fråga om godstrafik föreskriva körplikt torde icke föreligga; där emellertid i särskilda fall skäl därtill förefinnas, bör det ankomma på de tillståndsbeviljande myndigheterna att medgiva befrielse, helt eller delvis, från körplikt. På grund av det anförda har jag, i enlighet med vad i några yttranden påyrkats, låtit orden »för befordran av personer» utgå ur 25 § 2 mom. Införandet av körplikt för innehavare av tillstånd till länstrafik för godsbefordran lär



emellertid, för att ej föreskriften härom skall bliva illusorisk, förutsätta, att även för sådan trafik fastställes taxa. Dylik taxa torde böra fastställas i enahanda ordning, som nu är föreskriven i fråga om länstrafik, som icke endast avser befordran av gods. I överensstämmelse härmed har jag låtit avfatta 28 § 1 mom. andra stycket.

På sätt jag i det föregående framhållit lärer rätt att inom ett visst område utöva yrkesmässig trafik innebära, att trafikutövaren där men — bortsett från rätten till returkörning — också endast där äger utbjuda automobilen till körning. En utövare av länstrafik äger följaktligen icke upptaga körning i en inom länet belägen stad, såvida icke trafikutövaren tillika erhållit tillstånd att i staden utöva stadstrafik. Härav lärer följa att, där ej sådant tillstånd lämnats, stad ej må anvisas såsom stationsort för automobil i länstrafik. Å stationsorten måste nämligen självfallet trafikutövaren äga upptaga körning. Det förfarande, som, på sätt framgår av länsstyrelsens i Gävleborgs län yttrande, å en del håll vunnit tillämpning, eller att såsom stationsort för automobil i länstrafik anvisa stad, varest automobilen ej må brukas i stadstrafik, synes därför näppeligen vara i överensstämmelse med gällande föreskrifter. Det må visserligen medgivas, att nyssnämnda länsstyrelse anfört skäl för en annan ordning, som icke kunna utan vidare avvisas. Så länge rätten att medgiva tillstånd till stadstrafik tillkommer vederbörande stadsmyndigheter — och till en ändring därutinnan är jag icke beredd att nu taga ställning — lärer emellertid det av länsstyrelsen förordade förfaringssättet icke kunna givas hävd. Med hänsyn till de delade meningar, som visat sig råda om nu berörda spörsmål, har jag ansett i författningen böra uttryckligen angivas, att för automobil, som brukas i länstrafik, stad icke må anvisas såsom stationsort, såvida icke automobilen tillika där brukas i stadstrafik. Ett stadgande därom, vilket bör såsom ett nytt stycke fogas till 25 § 1 mom., skall givetvis icke äga tillämpning med avseende å sådana fall, där stad redan anvisats såsom stationsort för länstrafikbil, ehuru med densamma stadstrafik ej må utövas i staden.

Utredningsmännen hava i 25 § upptagit ett stadgande — i förslaget be-tecknat såsom 5 mom. — av innehåll att, där ej annat föranledes av de i förslagens 2—4 mom. meddelade bestämmelser, automobil, som användes i stads- eller länstrafik, skall hållas tillgänglig å stationsorten och ej må för erhållande av beställning å körning uppställas eller kringföras utom denna.

Detta stadgande synes mig kunna undvaras. Vad i detsamma föreskrivits torde följa redan av innehållet i gällande 25 § 4 mom., i vilket jag icke ansett mig böra föreslå någon ändring. Med där omförmäld körning lärer avses ej endast körning, som tagit sin början å stationsorten, utan jämväl körningar, som därefter i omedelbar följd verkställas enligt uppdrag, mottagna inom trafikområdet.

#### **Prövning av ansökan om trafikstillstånd; trafiknämnder.**

Beträffande prövningen av ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik hava utredningsmännen anfört, bland annat, att vissa av dem berörda

omständigheter givit dem anledning uppmärksamma frågan, huruvida den behovsprincip, som motorfordonsförordningen, enligt vad av förarbetena till densamma framginge, åsyftade att uttrycka, därstädes framträdde med tillräcklig tydlighet. I och för sig vore den för detta ändamål meddelade korta anvisningen i 27 § 2 mom., enligt vilken gällde, att vid prövning av ansökan om trafiktillstånd hänsyn skulle tagas till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken, föga upplysande, så länge icke tillika framginge något om de synpunkter, ur vilka trafikens behövlighet och lämplighet skulle prövas. Behovsprincipen hade ej heller alltid vid författningens tillämpning blivit med eftertryck hävdad. Skäl föreläge därför för en skärpning av ifrågakomna bestämmelses nuvarande avfattning, i vilket avseende utredningsmännen framlade förslag. Rörande den föreslagna lydelsen av berörda författningsrum hava utredningsmännen anfört:

I huvudsak åsyfta vi att därigenom understryka nödvändigheten av en noggrann behovsprövning — prövningen då tänkt i främsta rummet ur det allmännas och icke ur intressenternas synpunkt. Ur det allmännas synpunkt kan åter behov av nytt tillstånd icke anses föreligga, därest icke det ifrågasatta trafikföretaget väntas tillgodose trafikbehov, som icke kan fyllas med anlåtande av befintliga transportmöjligheter. Härvid torde uppenbarligen hänsyn böra tagas icke allenast till den i ett visst ögonblick aktuella trafik-tillgången utan även till de utvecklingsmöjligheter befintliga trafikföretag äga, t. ex. genom insättande av tätare automobil- eller tågurer o. dyl., därest en dylik utveckling med visshet kan förväntas.

Utredningsmännen, som icke ansett behov föreligga av ändrade bestämmelser i fråga om handläggning av ärenden rörande tillstånd till linjetrafik och ej heller funnit anledning till erinran mot sättet för meddelande av tillstånd till stadstrafik, hava beträffande förfarandet, då tillstånd till länstrafik sökes, föreslagit, att vad nu är föreskrivet i fråga om förfarandet vid ansökan om tillstånd till linjetrafik (27 § 1 mom. första stycket) skall äga motsvarande tillämplighet; dock att i stället för »polismyndigheten i orten» skall i överensstämmelse med vad nu gäller höras polismyndigheten i den ort, varest automobil, som kommer att brukas i den ifrågasatta länstrafiken, avses skola hava sin stationsort. Utredningsmännen hava i förevarande avseende anfört, att med den vidsträckta rörelsefrihet, som för närvarande tillkomme länstrafiken, på grund varav denna, i den mån så befunnes önskvärt, kunde utsträckas över större områden än linjetrafiken, saknades enligt utredningsmännens mening i regel skäl att underkasta frågan om nya tillstånd till länstrafik en mindre omfattande prövning än vad fallet vore i fråga om tillstånd till linjetrafik.

Vidare anföra utredningsmännen i detta sammanhang:

27 § 1 mom. är enligt sin nuvarande lydelse att tillämpa icke allenast i fråga om ansökningar till linje- eller länstrafik, vilka sedermera kunna komma att bifallas, utan även på ansökningar, beträffande vilka det redan vid deras ingivande eller för varje fall sedermera under utredningens gång är uppenbart, att desamma böra avslås. Att under dylika förhållanden fullfölja hela den vidlyftiga utredningsprocedur, som i författningsrummet föreskrives, är uppenbarligen meningslöst och lärer icke heller hava varit av lag-

stiftaren avsett. Ett förtydligande av förordningen i detta avseende torde emellertid vara önskvärt, och har av oss upptagits i samband med förslag till övriga ändringar av stadgandet ifråga.

Lika med utredningsmännen finner jag, på sätt jämväl i flertalet av de inkomna yttrandena framhållits, att en strängare tillämpning av behovsprincipen bör åvägabringas. Emellertid synes mig den av utredningsmännen föreslagna lydelsen av 27 § 2 mom. första stycket böra undergå viss omformulering. Det vill nämligen förefalla, att syftet med den föreslagna ändringen skulle bättre komma till uttryck, om i författningsrummet angåves, att trafiktillstånd ej må meddelas, därest icke den ifrågasatta trafiken finnes behöfelig med hänsyn till redan befintliga trafikföretag samt i övrigt lämplig. I överensstämmelse härmed har jag låtit avfatta omförmälda författningsrum. Prövningen av en trafiks lämplighet torde i förekommande fall böra omfatta jämväl sökandens ekonomiska förutsättningar att handhava den ifrågasatta trafiken. Därvid läser den tillståndsgivande myndigheten ej sällan ställas inför spørsmålet, vilken betydelse skall tillmätas det förhållande, att sökanden — jämte det han övertagit den eller de automobiler, som brukats i en rörelse, vartill tillstånd förvärvats — till tillståndshavaren erlagt viss ersättning för övertagande av själva rörelsen. Trafiktillstånd torde väl ej böra vägras endast av den anledningen, att en rörelse, varom nu är fråga, överlåtits mot ersättning; men berörda omständighet bör å andra sidan ej få utgöra något skäl för meddelande av trafiktillstånd, vilket kanske eljest skulle hava förvägrats. Särskilt synes det därvid vara av vikt, att — då fråga är om linjetrafik — taxan icke bestämmes med hänsyn tagen till ersättning, som sålunda må hava erlagts.

Med det nu anförda sammanhänger spørsmålet, huru den tillståndsgivande myndigheten skall beredas det underlag för prövningen av en ifrågasatt trafiks behöflighet och lämplighet, som är erforderligt, därest ett stadgande av nyss angivet innehåll skall erhålla åsyftad verkan. Några nya bestämmelser i fråga om förfarandet vid ansökan om tillstånd till linjetrafik torde, såsom utredningsmännen funnit, ej vara påkallade.

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.

I det av 1927 års motorfordonssakkunniga framlagda förslaget till förordning om motorfordon innehöll 27 § 1 mom. — utöver de bestämmelser,

Departements-  
chefen.

som nu upptagas i momentet — ytterligare ett stadgande av följande innehåll:

»När tillstånd till stadstrafik eller länstrafik sökes, skall myndighet, som har att meddela trafiktillståndet, genom tillkännagivanden i ortstidningar bereda trafikföretag, som beröras av den ifrågasatta trafiken, tillfälle att yttra sig över ansökningen.»

Detta stadgande, vilket icke återfinnes i gällande motorfordonsförordning, upptogs ej heller i det förslag till motorfordonsförordning, över vilket riksdagens yttrande inhämtades. Föredragande departementschefen yttrade härutinnan, bland annat, att någon ökad säkerhet för behörigt företagande av prövningen av behovet och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken icke skulle vinnas genom hörande av de trafikutövare, som berördes av densamma. I de helt visst få fall, där hörande av äldre trafikutövare kunde befinnas ändamålsenligt, skulle säkerligen även utan uttrycklig föreskrift dessas yttranden komma att inhämtas.

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 anfört 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.

En dylik kungörelse skulle lämpligen kunna givas ungefär följande avfattning:

»Härmed kungöres, att N. N. hos länsstyrelsen ansökt om tillstånd att inom ..... (namn å länet; ifrågasatta socknar, härad eller dylikt) ..... utöva länstrafik för ..... (person- eller gods-) ..... befordran med ..... (uppgift å antal) ..... automobil ..... därvid såsom stationsort föreslagits X. Ansökningen och därvid fogade handlingar hållas härstädes tillgängliga för den, som därav önskar taga del, intill den .....; och äga trafikföretag, som kunna beröras av den ifrågasatta trafiken, så ock andra, vilka ärendet kan angå, att före angivna dag till länsstyrelsen inkomma med skriftliga yttranden över ansökningen.»

Skulle ansökningen avse allenast utövande av länstrafik å viss ort, jämkas kungörelsens avfattning exempelvis sålunda:

»Härmed kungöres, att N. N. hos länsstyrelsen ansökt om tillstånd att i ..... (ortens namn) ..... utöva länstrafik för ..... befordran med ..... automobil ..... Ansökningen och därvid fogade handlingar — — —.»

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.

I anslutning till vad jag sålunda anfört har i 27 § 1 mom. — andra och fjärde styckena — upptagits de bestämmelser, för vilka jag nu redogjort. Därjämte har i tredje stycket bibehållits det stadgande, som nu förekommer i andra stycket.

Kostnaderna för det ifrågasatta kungörelseförfarandet torde böra gäldas av sökanden. Även kostnaderna för det meddelande om beslut rörande tillstånd till linjetrafik, vilket enligt 27 § 3 mom. första stycket skall intagas i ortstidning, synas — på sätt i några yttranden framhållits — böra åvila sökanden. Jag förordar därför, att föreskrifter i angivna hänseende upptagas i nu ifrågakomna författningsrum.

Mot det stadgande, som i utredningsmännens förslag upptagits i 27 § 1 mom. tredje stycket, har jag i sak icke något att erinra. Detsamma har, med något ändrad avfattning, av mig upptagits såsom ett femte stycke i 27 § 1 mom.

Utredningsmännen hava — närmast i anslutning till linjetrafiken berörande spörsmål — upptagit frågan om s. k. *trafiknämnder*<sup>1</sup> samt förklarat sig avstyrka tillsättandet av sådana.

Järnvägsstyrelsen har i sitt yttrande anfört, att inrättandet av trafiknämnder föreslagits främst med tanke på länstrafiken.

Måhända skulle ifrågakomna nämnder understundom kunna vara till ett visst gagn. Emellertid synes det mig lämpligt att, innan slutlig ståndpunkt tages till frågan om inrättande av dylika nämnder, avvakta resultatet av de ändrade bestämmelser rörande förutsättningarna för beviljande av trafiktillstånd samt av de föreskrifter om beredande av tillfälle för redan förefintliga

Departements-  
chefen.

<sup>1</sup> Jfr bankoutskottets utlåtande nr 59 år 1932 sid. 19 ff.

trafikföretag att yttra sig över ansökningar om tillstånd till läns- och stads- trafik, som i det föregående av mig föreslagits.

#### **Ikraftträdande av beslut om trafik tillstånd.**

Jag torde här få beröra spörsmålet, huruvida beslut om trafik tillstånd bör äga giltighet, innan detsamma vunnit laga kraft.

Enligt 55 § motorfordonsförordningen gäller, att emot beslut, som på grund av förordningen meddelats av länsstyrelse eller polismyndighet, besvär må anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters eller ämbetsverks beslut är bestämd; dock skall beslutet utan hinder av besvär gälla till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bliva vederbörligen förordnat.

Rörande detta spörsmål, som icke avhandlas i betänkandet, hava utredningsmännen i en till chefen för kommunikationsdepartementet ingiven promemoria erinrat, att beräkning av besvärstid i ärenden rörande tillstånd till yrkesmässig trafik skedde enligt förordningen den 14 december 1866 angående ändring av gällande stadganden om tid för besvärns anförande i mål, som handläggas av förvaltande myndighet och ämbetsverk. Enligt denna förordning räknades besvärstiden från delfäendet av vederbörligt beslut. Då beslut i berörda ärenden delgaves endast sökanden, kunde någon bestämd tidpunkt, när beslutet vunnit laga kraft, icke angivas. Utredningsmännen ansåge för sin del, att bestämmelser, varigenom väntetiden i fråga om sökt tillstånd till yrkesmässig trafik ytterligare förlängdes, icke borde ifrågakomma. Ingen sökande torde vara okunnig om att besvär kunde förekomma, vilka kunde föranleda upphävande av beslut, varigenom trafik tillstånd beviljats. Sökanden visste, att det material han anskaffade och den rörelse han började skedde på hans egen risk.

I sitt yttrande över utredningsmännens betänkande har *svenska järnvägsföreningen* ingått på förevarande spörsmål och i sådant avseende anført:

En sökande av trafik tillstånd, vilken fått sin ansökan beviljad, kunde till följd av innehållet i 55 § motorfordonsförordningen omedelbart gå i författning om att börja den trafik, till vilken han erhållit tillstånd; och det kunde nog icke förtänkas honom, om han genast träffade anstalter och förfogande därför, såsom anskaffande av erforderliga bilar, anställande av personal o. s. v. Därigenom kunde uppstå ett läge, som gjorde, att det vid prövning av besvär över ett beslut, varigenom trafik tillstånd beviljats, befundes möta stora svårigheter eller betänkligheter att upphäva ett dylikt beslut, även om skäl därtill eljest skulle anses föreligga. Den besvärsprovande myndigheten komme icke att känna sig så fri och obunden, som önskligt skulle vara.

Till förekommande härav skulle föreningen vilja ifrågasätta, att i 55 § infördes en bestämmelse av innehåll, att beviljat trafik tillstånd icke finge tagas i användning, innan beslutet därom vunnit laga kraft eller blivit i högsta instans fastställt. Föreningen hade tänkt sig, att paragrafen skulle kunna ändras sålunda, att efter orden »dock gälle beslutet» insköttes orden »där det ej innebär beviljande av trafik tillstånd» samt att det tillades en ny punkt av följande lydelse: »Beviljat trafik tillstånd får icke tagas i användning, innan beslutet därom vunnit laga kraft eller, i händelse av besvär, blivit slutgiltigt fastställt.»

Jämväl järnvägsstyrelsen har föreslagit införande i motorfordonsförordningen av bestämmelse av nu angivet innehåll.

Även enligt min mening föreligger behov av en föreskrift i det syfte, som anges i svenska järnvägsföreningens yttrande. Utöver vad föreningen därutinnan anfört vill jag framhålla, att — med de ofta avsevärda ekonomiska konsekvenser, som äro förbundna med tillstånd till yrkesmässig trafik — det icke kan vara lämpligt med ett besvär förfarande, som står till buds under, praktiskt taget, obegränsad tid. Att, därest ändring i nu berörd riktning vidtoges, den tid bleve förlängd, som åtginge innan sökande av trafiktillstånd kunde påbörja utövande av den trafik, varom han ansökt, synes icke utgöra tillräckliga skäl mot sådan ändring. Och genomföres dylik ändring, torde sökanden ofta komma att låta anstå med vidtagande av åtgärder, som — vid bifall till besvär över beslut, varigenom trafiktillstånd beviljats — bleve för honom onyttiga och förlustbringande.

Departement-  
chefen.

För åstadkommande av en ändring i det hänseende jag nu berört läser det icke vara tillfyllest med föreskrifter av det innehåll, svenska järnvägsföreningen ifrågasatt; därjämte torde fordras föreskrift om den tidpunkt, från vilken besvärstiden skall räknas, då i annat fall denna tidpunkt alltjämt vore att beräkna enligt förordningen den 14 december 1866.

I sistberörda avseende vill jag, i överensstämmelse med vad därutinnan i vissa instruktioner för verk och styrelser — exempelvis instruktionen den 22 juni 1928 (nr 216) för järnvägsstyrelsen med underlydande linjebefäl — stadgats, föreslå, att beslut, varigenom tillstånd till yrkesmässig trafik beviljats, skall anses hava kommit klaganden till del den dag, då beslutet tillkännagivits genom anslag å sedvanlig plats inom myndighetens lokal. En föreskrift därom synes böra såsom ett nytt stycke fogas till 55 §; i första stycket därav torde böra intagas bestämmelser av den innebörd svenska järnvägsföreningen ifrågasatt.

Anslag av nu ifrågasatt innehåll torde icke behöva givas någon vidlyftig avfattning. Flera beslut synas lämpligen kunna tillkännagivas genom samma anslag.

#### Uthyrningsrörelse.

I fråga om yrkesmässig uthyrning av automobil, utan att förare samtidigt ställes till förfogande, anföra utredningsmännen:

Den rörelse, varom nu är fråga, i vilken en företagare uthyr en eller flera bilar till kundens begagnande på egen hand, är icke att hänföra under de för yrkesmässig trafik gällande bestämmelser, vilka förutsätta, att bilen icke överlämnas till kundens begagnande utan tvärtom föres av en särskilt — genom innehav av trafik kort — kvalificerad förare. En författningsändring, varigenom antingen denna rörelse förbjödes eller också i alla avseenden jämställdes med yrkesmässig trafik, hava vi övervägt, men icke ansett oss böra föreslå. Lagliga hinder böra enligt vår mening näppeligen resas för att hindra en erfaren förare att utnyttja sin egen arbetskraft vid en kanske nödvändig bilfärd och därigenom vinna en besparing, om bilägare finnas, som äro villiga att för ändamålet uthyra sina bilar. Uppenbara olägenheter förbundna med

sådan trafik äro emellertid påvisade, varför vi anse att starka skäl föreligga för att i vissa avseenden föreskriva bestämmelser för reglerande därav. Detta gäller — dock endast såvitt fråga är om personbefordran — främst i fråga om beskaffenheten av de bilar, som tillhandahållas i en rörelse av nu ifrågavarande slag. I den mån en dylik rörelse till sin omfattning är att jämställa med vanlig yrkesmässig trafik, d. v. s. då den riktar sig till allmänheten, finnes enligt vår mening icke något skäl, varför icke kraven på beskaffenheten av de bilar, som genom densamma tillhandahållas, skulle vara desamma som kraven på bilar i vanlig yrkesmässig trafik åtminstone så till vida, att de böra hava blivit för ändamålet godkända och därigenom en viss garanti för dugligheten av den utbudna materielen vunnits. Besiktningen bör särskilt avse undersökning huruvida bilen är lämplig för det ändamål, för vilket den är avsedd att användas, nämligen för uthyrning till en förare, som förutsättes icke tidigare i detalj känna densamma. Gentemot denna uppfattning har visserligen i 1929 års betänkande invänts, att en bestämmelse i nu ifrågavarande syfte vore överflödig med hänsyn till att vederbörande ägde möjlighet att före förhyrandet undersöka automobilens beskaffenhet. Denna invändning bör emellertid enligt vår mening icke tillmätas större betydelse, då det icke kan förutsättas, att en dylik undersökning i regel överhuvud kommer till stånd och torde för varje fall densamma möta svårigheter att verkställa, utan att bilen först tages i ett icke alltför kortvarigt bruk.

Än vidare anse vi att en verksamhet av nu ifrågavarande slag icke bör få äga rum utan särskilt tillstånd av offentlig myndighet, som eljest beviljar trafikstillstånd. En bestämmelse av denna innebörd synes oss nödvändig såväl till skydd för allmänhetens berättigade intressen som för åstadkommande av likställighet i förhållande till utövarna av vanlig yrkesmässig trafik. Genom ett tillståndsförfarande kunna för varje fall uppenbart olämpliga personer förhindras att ägna sig åt en rörelse av nu ifrågavarande slag, där ansvarslös försummelse vid tillsyn av vagnmaterielen och sådan materiels utbudande, kan framkalla stora risker till liv och egendom.

Slutligen bör enligt vår mening rörelse av ifrågavarande slag icke få utövas utan att ägare till de automobiler, som användas till uthyrning, har att i samma omfattning, som jämlikt lagarna angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik den 30 juni 1916 och om trafikförsäkring å motorfordon den 10 maj 1929 är stadgat för ägare av automobil, som användes i vanlig yrkesmässig trafik, svara för skada i följd av trafik, som bedrivs med uthyrda automobiler och för försäkring av dessa. Dylik ansvarighet och försäkringsplikt synes emellertid följa redan av nu gällande lydelse av 4 och 7 §§ i förstnämnda lag, jämförda med 1 § i den senare av nämnda lagar. Någon ändring av dessa lagar synes således icke erforderlig för nu ifrågavarande ändamål. För vinnande av ytterligare garanti, att försäkringsplikten fullgjorts har emellertid den i 27 § 4 mom. förekommande, för vanlig yrkesmässig trafik gällande bestämmelse, enligt vilken godkännande av automobil icke må meddelas, med mindre det visas, att försäkringsplikten fullgjorts, upptagits bland de stadganden, som äro att tillämpa på nu ifrågavarande slag av rörelse.

Till stöd för den av oss hävdade ståndpunkten borde jämväl kunna åberopas vissa i Danmark enligt kungörelse den 22 december 1927 gällande bestämmelser. I 42 § av nämnda kungörelse föreskrives, att intet fordon må användas yrkesmässigt till befordran av personer — vartill också räknas uthyrning utan förare av personvagnar — innan det, efter anmälan till polisen och framställning till vederbörande sakkunniga, är godkänt till sådant bruk. I 43 § föreskrives vidare, att polisen drager försorg om, att sådana



motorfordon med lämpliga mellanrum och minst en gång varje halvår — personvagnar, som uthyras utan förare, dock minst en gång varje kvartal — uppvisas till eftersyn, om de fortfarande uppfylla lagens fordringar.

Vid prövning av ansökan om tillstånd till denna rörelse bör likaväl som vid vanlig trafik hänsyn tagas till behövligheten och lämpligheten av densamma. Särskilda bestämmelser om taxor eller trafik kort för vederbörande förare torde däremot icke vara påkallade.

I enlighet med den uppfattning vi sålunda utvecklat hava vi för reglerande av nu ifrågavarande slag av rörelse framlagt förslag till bestämmelser i ämnet, avsedda att såsom nytt mom. fogas till nuvarande 23 § motorfordonsförordningen. I samband därmed har en redaktionell bearbetning av denna paragrafs nuvarande lydelse ansetts erforderlig.

Föreskrifter i huvudsaklig överensstämmelse med utredningsmännens förslag förordas i flertalet inkomna *yttranden*. Åtskilliga erinringar hava dock framförts mot förslaget.

Sålunda anför *länsstyrelsen i Gotlands län*:

Den föreslagna föreskriften i 23 § 2 mom. andra stycket, enligt vilken prövning av ansökning om tillstånd till yrkesmässig uthyrning av automobil utan förare skulle ske med hänsyn till behövligheten och lämpligheten av denna rörelse, torde komma att vid tillämpningen vålla vissa svårigheter. Behovet av tillgång till automobiler utan förare kunde nämligen tänkas föreligga även om å viss ort antalet automobiler i yrkesmässig trafik enligt den allmänna regeln för behovsprövningen vore fyllt. Länsstyrelsen avsåge därvid närmast den ansenliga grupp av trafikanter, som, vanligen under semester men även eljest, önskade under sina resor använda sig av förhyrda automobiler utan förare. Det syntes länsstyrelsen som om möjlighet i varje fall borde föreligga för att tillgodose ett dylikt behov. Denna synpunkt torde icke böra fränkännas betydelse vid utformandet av den bestämmelse i motorfordonsförordningen, som skulle fixera behovsprincipen.

*Kungl. automobilklubben* yttrar:

Utredningsmännen framhölle såsom sin uppfattning, att lagliga hinder icke borde resas för en erfaren förare att utnyttja sin egen arbetskraft vid en bilfärd och därigenom vinna en besparing. Automobilklubben, som helt anslöte sig till detta uttalande, ville understryka, att fullt legala behov föreläge för den här åsyftade rörelsen. Det hade sålunda bl. a. visat sig, att utlänningar i allt större omfattning önskade beresa ett land i automobil utan att därför behöva medföra eget fordon eller nödgas hyra automobil med chaufför. Å andra sidan hade erfarenheten visat, att automobil, som uthyrdes utan förare, icke sällan vore i sådant skick, att dess framförande kunde utgöra en fara för trafiksäkerheten och förorsaka den, som hyrde fordonet, kostnader för reparationer och dylikt, som rätteligen bort komma på ägaren. Vid tiden för avgivande av 1929 års betänkande hade förhyrning av automobil utan förare förekommit huvudsakligen för s. k. långfärder, och vid sådant tillfälle torde vederbörande icke kunna underlåta att före förhyrandet undersöka automobilens beskaffenhet. Då emellertid förhyrning numera syntes förekomma i stor utsträckning för söndagsutflykter och liknande korttidsperioder, hade kunden säkerligen icke tid att själv låta undersöka fordonet. Fördens skull syntes det automobilklubben riktigt, att denna rörelse ställdes under kontroll och att de för uthyrning avsedda automobilerna underkastades periodisk besiktning. Besiktning en gång varje år torde dock icke undanröja nyss framhållna olägenhet, utan tätare företagen besiktning syntes vara påkallad. De

danska föreskrifterna i detta avseende syntes vara värda beaktande. Automobilklubben anslöte sig även till förslaget, att den, som ville bedriva rörelse av ifrågavarande art, skulle hava medgivande i någon form därtill av vederbörande myndighet. Det föreslagna tillståndsförfarandet syntes dock automobilklubben vara onödigt omständligt och finge automobilklubben för den skull ifrågasätta, om ej en anmälan kunde anses tillfyllest. Därigenom skulle myndigheterna hava tillfredsställande möjligheter att följa och övervaka dylik rörelse ävensom förhindra, att olämplig person tillätes bedriva sådan uthyrning. Då utredningsmännen emellertid därjämte föresloge, att vid prövning av dylik anmälan, hänsyn skulle tagas till behövligheten och lämpligheten av densamma, ville automobilklubben särskilt understryka nödvändigheten av, att behövligheten och lämpligheten prövades med hänsyn endast till denna rörelse, och att prövningen sålunda icke borde avse om, såsom i 27 § 2 mom. föresloges, trafikbehovet kunde fyllas med anlåtande av befintliga trafikmedel. I sådant fall torde nämligen i praktiken rätten att uthyra automobil utan förare endast i undantagsfall komma att beviljas.

*Styrelsen för automobilbesiktningsmännens förening* anser, att möjlighet att förhyra automobil utan förare borde föreligga, även om den avsedda färden ej kunde sägas vara nödvändig. I anslutning därtill yttrar styrelsen:

De skäl, som talade därför, vore närmast av ekonomisk natur, ty medan å ena sidan ett jämförelsevis ringa antal vore i tillfälle att hålla sig med automobil, innehade å andra sidan det stora flertalet körkort och därmed förutsättningen för att kunna bruka en sådan. Givetvis beaktade styrelsen de olägenheter, som kunde framgå av en dylik trafik, men då anmärkningarna mot densamma huvudsakligen rests från representanter för den yrkesmässiga trafiken, ville styrelsen som sin åsikt framhålla, dels att den yrkesmässiga trafikens utövare själva, om de så ville, kunde införliva denna verksamhet med sin rörelse, dels att denna förhyrning av bilar utan förare — särskilt då fråga vore om personbilar — knappast torde vålla den rent yrkesmässiga trafiken något avbräck. Ville nämligen någon hyra en personbil så vore det oftast därför, antingen att han själv ville hava nöjet och tillfredsställelsen av att köra den eller också, att den vanliga utvägen, som eljest stode till buds, vore för kostsam. Med avseende på skötsel och vård föreläge det en stor skillnad mellan t. ex. en droskbil, som kördes dagligen av samma personer, och en uthyrningsbil, som ginge ur hand och i hand utan den dagliga tillsyn, som yrkesmannen krävde. Styrelsen ansåge därför, att det borde överlåtas å besiktningsmännen att kalla dessa fordon till eftersyn fyra gånger årligen. Vid en av dessa förrättningar skedde den periodiska efterbesiktningen, för vilken vederbörande hade att erlägga 15 kronor, medan övriga tre förrättningar skulle utmynna i ett lämplighetsintyg, för vilket avgiften skulle utgå med 5 kronor. Styrelsen kunde icke underlåta påpeka, att då det under alla förhållanden torde komma att råda skarpt divergerande åsikter rörande »lämpligheten och behövligheten» och det i regel ej torde komma att röra sig om ett trafikbehov, som icke kunde fyllas med anlåtande av redan befintliga trafikmedel, så vore de föreslagna villkoren rent prohibitiva, med andra ord så avfattade, att trafiktillstånd blott undantagsvis kunde beviljas.

*Föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar* anser, att ett verkligt behov av motorfordon till förhyrning för kortare tid numera framvuxit. Automobilförsäkringsanstalterna hade emellertid haft mycket dåliga erfarenheter av försäkring å motorfordon i sådan rörelse, varför anstalterna nödgats betinga sig väsentligt högre premier för dylika försäkringar än för

försäkringar å motorfordon i annan trafik. Med hänsyn till det anförda syntes det oundgängligt, att rörelsen lades under myndighets kontroll. Såvitt föreningen kunde finna vore emellertid de av utredningsmännen föreslagna föreskrifterna icke tillräckliga för tryggande av trafiksäkerheten vid rörelsens utövande. I sådant hänseende vore det önskvärt att, utöver de av utredningsmännen föreslagna föreskrifterna, särskilda bestämmelser fastställdes att tillämpas vid uthyrningsrörelsens bedrivande. Efter en redogörelse för härutinnan i Danmark gällande bestämmelser fortsätter föreningen:

Erfarenheterna av den yrkesmässiga uthyrningen torde oförtydligt visa, att behov även föreläge av en viss kontroll över att olämpliga personer icke tillätes anlita de automobiler, som ställdes till förfogande. För denna kontroll syntes de i Danmark gällande föreskrifterna kunna tjäna till vägledning. Särskilt torde det vara av vikt, att rörelsens utövare mot bötesansvar ålades att vid uthyrningen förvissa sig om, att vederbörande vore berättigad att föra automobil och besutte erforderlig förarvana.

I formellt hänseende syntes utredningsmännens förslag giva rum för vissa anmärkningar. Ehuru utredningsmännen framhölle, att den yrkesmässiga uthyrningen av automobiler utan förare icke borde vara att hänföra till begreppet yrkesmässig trafik i motorfordonsförordningens mening, hade de föreslagit ett sammanförande av de särskilda bestämmelserna om yrkesmässig uthyrning utan förare med bestämmelserna om den yrkesmässiga trafiken under rubriken »särskilda föreskrifter om yrkesmässig automobiltrafik». Därest innebörden av begreppet yrkesmässig trafik skulle bibehållas oförändrad, syntes uthyrning utan förare böra behandlas i annat kapitel. I varje fall borde av rubriken framgå, att under densamma behandlades även annan trafik än den yrkesmässiga.

Från *sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik* har allmänt gjorts gällande, att uthyrning av automobil utan förare borde förbjudas, därvid åberopats såväl konkurrens- som trafiksäkerhetssynpunkter. I förstberörda hänseende anför exempelvis *Sveriges trafikbilägares riksförbund*:

Föreskrifterna i 23 § 2 mom. av utredningsmännens förslag hälsade förbundet som ett steg i riktning mot det av förbundet framförda önskemålet, att all yrkesmässig uthyrning av automobil utan förare skulle förbjudas. Detta dock under förutsättning, att behovsprincipen i verklig bokstavig mening även tillämpades vid meddelandet av dylika rättigheter på så sätt, att därest i verkligheten behovet av ytterligare trafikfordon föreläge, detta i allmänhetens och trafiksäkerhetens intresse fylldes av vanlig yrkesmässig trafikrättighet och icke av uthyrningsfordon, vilka sedan bemannades med förare, som saknade trafik kort.

Berörda yrkessammanslutningar hava hemställt, att under alla omständigheter jämväl uthyrning av automobil för godsbefordran måtte regleras i enlighet med vad utredningsmännen föreslagit i fråga om uthyrning av automobil för personbefordran. I samma riktning hava jämväl *järnvägsstyrelsen* och *svenska järnvägsföreningen* uttalat sig. Åt en dylik uppfattning hava även åtskilliga länsstyrelser givit uttryck.

Beträffande det av utredningsmännen berörda spörsmålet om tillämplighet med avseende å automobil, som brukas i uthyrningsrörelse, av *lagarna den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik och den*

10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon i samma omfattning som i fråga om automobil i yrkesmässig trafik har föreningen för gemensamt lag-enligt trafikförsäkringsansvar anført:

Enligt föreningens åsikt kunde skäl anföras mot riktigheten av utrednings-männens tolkning av 4 § automobilansvarighetslagen. Föreningen tilläte sig — under hänvisning till en yttrandet bifogad P. M. — att närmare redogöra för dessa skäl.

1. Förarbetena till sistnämnda lagrum syntes angiva, att den ägare av automobil i yrkesmässig trafik ålagda ansvarighet för skada å person, som befordrades med bilen, grundats därå, att ägaren vore skyldig efterse att den personal, han använde för trafiken, vore därför skickad, och att ägaren därför borde taga ansvaret för skada i följd av ovarsamhet eller försum-melse från personalens sida. Medan den, som anlätade en hyrverks- eller droskbil, finge nöja sig med den förare, som ställdes till hans förfogande, hade den, som förhyrde automobil utan förare, att själv bestämna över auto-mobilens användning. Den, som uthyrde automobil utan förare, hade å andra sidan icke tillfälle att övervaka, huru bilen under hyrestiden brukades. De särskilda förhållanden, vilka i förarbetena anförts såsom grund för automobilägares ansvarighet för skada å passagerare, förefunnes sålunda enligt föreningens förmenande icke vid yrkesmässig uthyrning utan förare.

2. I 1927 års motorfordonssakkunnigas betänkande med förslag till för-ordning om motorfordon m. m. gaves ett uttalande som utvisade, att de sak-kunniga ansett 4 § automobilansvarighetslagen icke tillämplig å annan traf-ik än den, som enligt motorfordonsförordningen vore att anse såsom yrkes-mässig. De sakkunniga meddelade, att de haft under övervägande, huru-vida en av dem föreslagen ändring i motorfordonsförordningens definition av begreppet yrkesmässig trafik — avsedd att från begreppet utesluta de fall, då tillhandahållande av automobil mot betalning skett tillfälligtvis och utan förvärvssyfte — borde göras »i de lagrum i vissa andra författningar, varest användas samma ordalag som i motorfordonsförordningen för att be-teckna yrkesmässig trafik». (De sakkunniga åsyftade tydligtvis bland annat 4 § automobilansvarighetslagen, varest motorfordonsförordningens bestäm-ning av begreppet yrkesmässig trafik ordagrant återfunnes.) Detta ansåge de sakkunniga dock icke nödvändigt, »då det torde vara att förvänta, att även utan att en sådan ändring vidtages dessa stadganden komma att anses åsyfta blott den automobiltrafik, som vid ett bifall till de sakkunnigas för-slag — enligt motorfordonsförordningen — skall betraktas som yrkes-mässig».

3. Uti ett av Göta hovrätt den 9 juni 1932 givet, lagkraftvunnet utslag (nr 581) på besvär av trafikbilägaren C. hade hovrätten uttalat, att enär i målet blivit utrett, att C. vid uthyrning av automobil icke tillhandahållit jämväl förare av densamma, C. vid sådant förhållande icke enligt 4 § auto-mobilansvarighetslagen vore skyldig ersätta skada, som genom hyresman-nens ovarsamma körning tillfogats person, vilken färdats i bilen.

Då 4 § automobilansvarighetslagen således kunde antagas icke vara till-lämplig å trafik med automobil, som uthyrdes utan förare, följde därav att den, som under befordran med dylik automobil skadades genom förarens för-vållande, icke ägde rätt att av automobilens ägare utfå ersättning för skadan, med mindre även ägaren låtit komma sig till last något förhållande, som in-nefattade medvållande till skadan. Endast i sistberörda fall skulle enligt 3 § trafikförsäkringslagen den försäkringsanstalt, som meddelat trafikför-säkring å bilen, bliva ansvarig för skadan. Fråga uppstode då, hu-

ruvida automobilansvarighetslagen borde så ändras, att ägare av automobil, som uthyrdes utan förare, alltid bleve ansvarig för skada å person, som befordrades med bilen, i de fall då föraren vållat skadan. Med en dylik ändring skulle på grund av 3 § trafikförsäkringslagen följa motsvarande utvidgning av försäkringsgivarens ansvarighet. Enligt föreningens mening saknades anledning till en dylik utvidgning av automobilägarens och försäkringsgivarens ansvarighet. De skäl, varå trafikbilägares ansvarighet enligt 4 § automobilansvarighetslagen grundats, vore, såsom förut anförts, icke tillämpliga å ägare av automobil, som uthyrdes utan förare. Föreningen kunde icke inse, varför särskilt ägare av dylik automobil skulle vara skyldig ersätta skada å person, som utan ägarens intresse medföljt bilen och som kanske bättre än ägaren varit i tillfälle att bedöma förarens skicklighet och ansvarskänsla. Varje skäl saknades dessutom enligt föreningens åsikt att bereda den, som medföljde en förhyrd, av privatförare framförd automobil, bättre skydd än det, som tillkomme passagerare i andra av privata förare framförda bilar.

För undvikande av tvivelsmål rörande rätta tolkningen av 4 § automobilansvarighetslagen syntes det emellertid — särskilt om begreppet yrkesmässig trafik skulle utvidgas att omfatta jämväl yrkesmässig uthyrning utan förare — vara nödvändigt, att i nämnda lagrum uttryckligen angäves, att detsamma endast avsåge trafik med automobil, som jämte förare tillhandahölls allmänheten mot ersättning.

De synpunkter, vilka såväl i utredningsmännens betänkande som i däröver avgivna yttranden kommit till uttryck rörande yrkesmässig uthyrning av automobil utan förare, kunna hänföras å ena sidan till spörsmålet om konkurrensen ej endast mellan automobilföretag och järnvägsföretag utan även och i första rummet mellan olika automobilföretag inbördes samt å andra sidan till trafiksäkerhetsspörsmålet.

Vad förstberörda synpunkter angår vill jag giva min anslutning till vad därutinnan anförts särskilt av kungl. automobilklubben och styrelsen för automobilbesiktningsmännens förening. Frånsett den omständigheten, att den, som bedriver dylik rörelse, icke kan sägas utöva någon *trafik*, avser enligt min tanke en sådan rörelse att fylla ett behov, som icke kan på annat sätt tillgodoses. Ty det är ju här icke fråga om det förhållandet, huruvida å en viss ort tillgängliga trafikmedel kunna anses tillfyllest, utan huruvida en person, som äger förmåga att föra ett motorfordon men — måhända främst av ekonomiska skäl — icke håller sig därmed, skall hava möjlighet att själv ombesörja en körning. För många innebär själva framförandet och det fria disponerandet av ett motorfordon det huvudsakliga nöjet vid exempelvis en semesterresa. Och ofta torde en resa ställa sig väsentligt billigare, om vederbörande ej behöver bekosta jämväl utgifter för chaufför, t. ex. då en handelsresande har att inom ett vidsträckt område uppsöka kunder. Även i fråga om godsbefordran förekommer det, att en transport skulle kunna utföras väsentligt billigare, där vederbörande kunde med förhyrd automobil själv utföra transporten.

Med det sagda har jag givetvis haft i sikte endast sådana fall, där en resa företages eller en godstransport utföres för vederbörandes egen räkning. Skulle en förhyrd automobil av hyresmannen tillhandahållas allmänheten mot ersätt-

Departement-  
chefen.

ning, lärer hyresmannen — därest han ej därtill erhållit vederbörligt tillstånd — göra sig förfallen till ansvar enligt 44 § 1 mom.

Om jag således biträder uppfattningen, att lagliga hinder ej böra resas mot en rörelse av ifrågavarande slag, kan jag med hänsyn till det anförda icke ansluta mig till utredningsmännens förslag att i väsentliga avseenden likställa denna rörelse med den yrkesmässiga automobiltrafiken; och särskilt hyser jag den åsikten, att frågan, huruvida dylik rörelse må utövas, ej skall bedömas efter de riktlinjer, enligt vilka ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik bör prövas.

Från synpunkten av ökad trafiksäkerhet åter synes förslaget att reglera nu förevarande rörelse värt allt beaktande. Dock lärer detta syfte kunna tillgodoses utan så omfattande föreskrifter som utredningsmännen föreslagit. Det väsentliga i en reglering av berörda rörelse torde vara förhindrandet av att mindervärdiga bilar komma till användning i densamma.

Jag vill därför förorda ett förfarande av i huvudsak den innebörd, som i fråga om automobil i yrkesmässig trafik är föreskriven i 27 § 4 och 5 mom., dock att efterbesiktning skall äga rum sist var sjätte månad.

Det från åtskilliga håll framförda kravet, att bilar för godsbefordran skulle i förevarande hänseende likställas med bilar för personbefordran, har jag ansett mig böra tillmötesgå. Ur trafiksäkerhetssynpunkt synes mig anledning saknas att fritaga lastautomobil, som yrkesmässigt uthyres utan förare, från den kontroll, som personautomobil under enahanda förutsättning ansetts i trafiksäkerhetens intresse böra underkastas.

Huruvida yrkesmässigt bedrivande av uthyrning av bilar skall anses föreligga, torde böra avgöras i enlighet med de synpunkter, som ligga till grund vid avgränsningen av begreppet yrkesmässig trafik. Jag vill härutinnan hänvisa till vad i propositionen nr 121 till 1930 års riksdag anförts rörande definitionen å sagda trafik. Såsom en sammanfattande benämning å den rörelse, varom nu är fråga, vill jag föreslå »uthyrningsrörelse».

Jag har övervägt huruvida icke — på sätt kungl. automobilklubben ifrågasatt — det kunde vara tillfyllest, att den, som ville bedriva uthyrningsrörelse, därom gjorde anmälan hos vederbörande myndighet. Då det emellertid från synpunkten att förhindra användandet i dylik rörelse av mindervärdiga bilar kan vara av vikt, att sökandens personliga förutsättningar för rörelsens bedrivande prövas, har jag stannat för den meningen, att särskilt tillstånd bör erfordras. Huru den tillståndsgivande myndigheten skall förskaffa sig upplysning i berörda avseende, torde böra överlätas åt densamma att själv avgöra. Några föreskrifter om vissa vederbörandes hörande anser jag ej erforderliga.

Tillstånd till uthyrningsrörelse bör enligt min mening beviljas av länsstyrelse, jämväl för det fall, att rörelsen skall bedrivas i stad; i sakens natur ligger, att färd med automobil, som brukas i uthyrningsrörelse, oftast kommer att utsträckas över ett större område. Någon stationsort torde ej böra bestämmas.

Tillståndet bör beviljas av länsstyrelsen i det län, där ort, varest rörelsen

skall bedrivas, är belägen. Med hänsyn till bestämmelserna i 9 § 1 mom. tredje stycket om automobils hemort torde närmare föreskrifter ej vara erforderliga.

Det lär förekomma, såväl att yrkesmässig trafik bedrivs med förhyrd automobil som ock att automobil, vilken användes i yrkesmässig trafik, tillika brukas i uthyrningsrörelse. För sådana fall synes den efterbesiktning, som enligt det föregående bör äga rum med avseende å automobil, vilken brukas i uthyrningsrörelse, icke erfordras.

De av mig nu förordade föreskrifterna rörande uthyrningsrörelse torde icke böra äga tillämplighet, då fråga är om uthyrande av motorfordon åt krigsmakten. Stadgande om undantag i detta hänseende synes böra upptagas i kungörelsen den 3 oktober 1930 (nr 362) med särskilda föreskrifter angående det militära motorfordonsväsendet.

I formellt hänseende har jag, i nära anslutning till de erinringar, som därtinnan framställts av föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar, vidtagit den ändring i utredningsmännens förslag, att föreskrifterna om uthyrningsrörelse blivit under särskild rubrik upptagna efter bestämmelserna om yrkesmässig trafik. Därigenom vinnes främst, att av förordningen tydligt framgår, att dylik rörelse icke är att hänföra till yrkesmässig trafik. Till undvikande av att förefintlig paragrafföljd brytes hava föreskrifterna om uthyrningsrörelse upptagits i en paragraf, vilken betecknats 29 a §. I samband härmed har 5 § 3 mom. undergått viss ändring.

De tillägg till motorfordonsförordningens ansvarsbestämmelser, som föreskrifterna om uthyrningsrörelse torde kräva, hava upptagits i 40 § 1 mom., 43 § 1 mom., 44 § 1 och 2 mom. samt 48 §. Vissa tillägg erfordras jämväl i instruktionen den 3 oktober 1930 (nr 354) för besiktningsmän för motorfordon samt i kungörelsen samma dag (nr 353) angående ersättning till besiktningsmän för motorfordon jämte förrättningsstaxa m. m.

I detta sammanhang torde jag få beröra frågan, huruvida ägare av automobil, som brukas i uthyrningsrörelse, bör svara för skada i följd av trafik med automobilen och för försäkring därav i samma omfattning som ägare av automobil, vilken användes i yrkesmässig trafik. Jag vill då först erinra, att jämlikt 1 § trafikförsäkringslagen ägare av motorfordon, som brukas i trafik, är pliktig att därå taga och vidmakthålla trafikförsäkring. Jämlikt 3 § samma lag medför trafikförsäkring rätt för den, som på grund av skada i följd av trafik med fordonet är *enligt lag* berättigad till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare, att utbekomma skadeståndet av försäkringsgivaren; dock att försäkringsgivaren icke är ansvarig för skada å person, som färdas i fordonet, med mindre *försäkringstagaren är för skadan ansvarig*. Undantag från försäkringsgivarens ansvarighet föreligga ock i fråga om skada å fordonet eller å egendom, som med fordonet befordras; från dessa undantag bortses här.

Enligt 2 § automobilansvarighetslagen föreligger i fråga om skada, som i följd av trafik med automobil tillfogas person, som icke med automobilen befordras, viss ansvarighet för automobilens ägare, även om han ej är

till skadan vållande. Jämväl för skada, som i följd av trafik med automobil, *vilken mot ersättning tillhandahålles allmänheten*, tillfogas person, som med automobilen befordras, åvilar under viss förutsättning dylikt utvidgat ansvar jämlikt 4 § sistnämnda lag ägaren. I fråga om skada, som till följd av trafik med automobil, som brukas i uthyrningsrörelse, tillfogas person, vilken med automobilen befordras, läser den utvidgade ansvarighet för ägare, som stadgas i 4 § automobilansvarighetslagen, däremot icke föreligga. Jag tillåter mig att beträffande skälen för denna uppfattning hänvisa till föreningens för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar i det föregående återgivna argumentering och vill här endast betona, att med det i nyssnämnda lagrum förekommande uttrycket »automobil, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten» läser avses endast automobil, vilken brukas i sådan trafik, som enligt 23 § motorfordonsförordningen är att anse såsom yrkesmässig. Enligt min tanke bör spørsmålet om utvidgad skadeståndsrätt för person, som befordras med automobil, vilken brukas i uthyrningsrörelse, övervägas i ett vidare sammanhang. Då en allmän revision av automobilansvarighetslagen av flera skäl synes önskvärd och utredning härom i viss omfattning redan föresiggår, torde tillfälle snart yppa sig att återkomma till nämnda spørsmål.

#### Förteckning å tillstånd till yrkesmässig trafik.

Jag övergår härefter till utredningsmännens förslag om förteckning å tillstånd till yrkesmässig trafik. I anslutning därtill hava utredningsmännen föreslagit skyldighet för polismyndighet i stad att om meddelat tillstånd till stadstrafik underrätta vederbörande länsstyrelse.

Utredningsmännen framhålla i förevarande avseende, att länsstyrelserna och vederbörande polismyndigheter handlade oberoende av varandra vid meddelande av trafiktillstånd och att skyldighet ej finnes för den ena tillståndsgivande myndigheten att, då trafiktillstånd meddelats, därom underrätta den andra. Till undanröjande av detta missförhållande föresloge utredningsmännen, att till 24 § 3 mom. fogades en föreskrift om skyldighet för polismyndigheten att underrätta länsstyrelsen om varje beviljat tillstånd till stadstrafik. En sådan föreskrift komme nämligen, därest skyldighet tillika stadgades för länsstyrelse att föra nyss omfördärd förteckning, att möjliggöra enhetlig överblick över hela den inom varje län befintliga yrkesmässiga automobiltrafiken. Utredningsmännen anföra härutinnan vidare:

Den omständigheten, att skyldighet ej finnes föreskriven för länsstyrelse att föra särskilda förteckningar över i yrkesmässig trafik använda bilar inom länet, har visat sig medföra olägenheter i två olika hos oss anmärkta avseenden. Dels har den medfört svårighet att utan särskild undersökning få en sådan överblick över tillgången på befintliga trafikmedel, som är erforderlig vid bedömandet av frågor om nya trafiktillstånd, dels ock uppgives den hava i ett flertal fall föranlett, att trafikrättigheter, som av olika anledningar förfallit eller icke utnyttjats och som till följd därav bort indragas, alltjämt i länsstyrelsens förteckningar kvarstått såsom gällande. På sina håll har man redan anskaffat eller vidtagit åtgärder för ernående av ett aktuellt register av den beskaffenhet vi i detta sammanhang åsyfta. Vidare hava länsstyrel-



serna i Kalmar och Kronobergs län sedan några år tillbaka årligen utfärdat och i länskungörelserna intagit en förteckning på gällande trafiktillstånd, på sätt närmare framgår av en vid betänkandet fogad bilaga, och denna åtgärd har, anmärker förstnämnda länsstyrelse, visat sig synnerligen praktisk såväl för myndigheterna, som därigenom erhålla en översikt över den yrkesmässiga trafikens omfattning i länet, som även för allmänheten. Länsstyrelsen ifrågasätter därför, huruvida ej i förordningen borde intagas föreskrift i nämnda syfte.

På sålunda anförda grunder anse vi en bestämmelse för nyss angivna ändamål tillgodose ett verkligt behov, varför vi under 27 § 3 mom. framlagt förslag om skyldighet för länsstyrelse att föra och utgiva förteckning av angivna beskaffenhet. Detaljföreskrifter angående en dylik förteckning synas icke böra innehållas i motorfordonsförordningen utan meddelas genom Kungl. Maj:ts försorg. I huvudsak synes emellertid den av länsstyrelsen i Kalmar använda uppställningen ägnad att efter vissa kompletteringar läggas till grund för blivande bestämmelser i ämnet.

I de inkomna *yttrandena* har den föreslagna underrättelseskyldigheten för polismyndighet i stad lämnats utan erinran. Behovet av förteckning över de tillstånd till yrkesmässig trafik, som av länsstyrelserna meddelas, har i allmänhet vitsordats, och förslaget att i denna förteckning upptaga jämväl de trafiktillstånd, som meddelas av polismyndighet i stad, har ej mött invändning. Däremot har det övervägande antalet länsstyrelser avstyrkt förslaget att årligen upprätta och publicera förteckning över samtliga tillstånd till yrkesmässig trafik.

Sålunda anför *länsstyrelsen i Hallands län*:

Förslaget att förteckning över gällande tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik skulle föras av varje länsstyrelse vore till sin innebörd oklart. I Hallands län fördes särskilda register i form av liggare med kortregister enligt system Viscard dels över linjetrafiktillstånd och dels över tillstånd till läns- trafik. Dessa liggare vore uppdelade i avdelningar för varje landsfiskalsdistrikt. De särskilda slagen av trafik (persontrafik, godstrafik, kombinerad trafik) hade kort av olika färg, så att de lätt fölle i ögonen. För varje linjetrafik vore dessutom samtliga konceptresolutioner samlade i särskild pärm, vari även funnes ett kartblad med linjen inlagd. Detta system vore särdeles praktiskt, överskådligt och lätthanterligt. Länsstyrelsen hade de bästa erfarenheter av detsamma. Det av utredningsmännen nu framlagda förslaget torde icke avse ett dylikt registersystem utan åsyfta att en särskild förteckning skulle uppgöras. Detta framginge bl. a. av att förteckningen föresloges skola uppgöras *årligen*. För länsstyrelsens egen skull, d. v. s. för att underlätta handläggning av ärenden angående yrkesmässig trafik, vore en sådan förteckning fullkomligt överflödigt, därest registreringen vore ordnad på nu beskrivna sätt. Det vore sålunda bl. a. ytterst lätt, att t. ex. gå igenom liggaren och se efter, vilka tillstånd, som påkallade åtgärd från länsstyrelsens sida. Utredningsmännen ansågo emellertid påtagligen, att förteckningen skulle vara till gagn för allmänheten, eftersom de föresloge, att den skulle utgivas. Länsstyrelsen kunde icke finna ett dylikt utgivande av förteckningen över samtliga gällande tillstånd till yrkesmässig trafik vara av något verkligt behov påkallat. Möjligen kunde en förteckning endast över linjetrafiken vara till visst gagn, men då borde den innefatta även turlistor och avgifter samt tjänstgöra som en kommunikationstabell. Dock kunde däremot invändas dels att en sådan förteckning mycket snart bleve otidsenlig i mån av under året inträffande

ändringar och tillägg och dels att det näppeligen torde böra åligga staten att trycka tidtabell för linjetrafikföretag. Av dessa skäl och då en sådan förteckning, som utredningsmännen avsåge, skulle kräva ett ganska betydande arbete och draga stora tryckningskostnader utan motsvarande nytta, ville länsstyrelsen avstyrka förslaget därom. Däremot hade länsstyrelsen icke något emot en föreskrift av den lydelse tredje stycket i 27 § 3 mom. enligt förslaget hade, i fall därifrån utelötes orden »årligen» samt »och utgivas» och under uttrycklig förutsättning, att sådant register, som av länsstyrelsen beskrivits, godkändes av Kungl. Maj:t såsom dylik förteckning.

Departement-  
chefen.

Den av utredningsmännen föreslagna föreskriften om skyldighet för polismyndighet i stad att om beviljat tillstånd till stadstrafik underrätta länsstyrelsen i länet vill jag tillstyrka. Med hänsyn till den omständigheten, att stadstrafikbilar ofta utföra körning utom stadens område, är det uppenbarligen av vikt för länsstyrelsen att, då tillstånd till länstrafik sökes, känna antalet automobiler, som i stad inom länet brukas i stadstrafik.

Vad angår förteckning över tillstånd till yrkesmässig trafik finner jag i likhet med utredningsmännen föreskrift om obligatoriskt förande därav icke böra saknas i motorfordonsförordningen. Dylik förteckning synes böra föras i särskilda avdelningar för de olika slag av yrkesmässig trafik, varpå 24 § motorfordonsförordningen skiljer. Självfallet bör, när trafik tillstånd återkallats, detta anmärkas i densamma. Huru förteckningen i övrigt bör föras, synes böra överlåtas åt länsstyrelserna att själva avgöra. Mot en förteckning av det slag, varför redogöres av länsstyrelsen i Hallands län, torde några erinringar icke vara att framställa.

I fråga om förslaget, att särskild förteckning över gällande trafik tillstånd skall årligen upprättas och utgivas, finner jag mig i anledning av vad flertalet länsstyrelser däremot anfört icke böra biträda detsamma.

Av mig här förordade bestämmelser synas, jämväl vad angår skyldighet för polismyndigheten i stad att underrätta länsstyrelsen om beviljat trafik tillstånd, böra upptagas i 27 § 3 mom.

#### Vissa underrättelser till statspolisen m. m.

Beträffande de av utredningsmännen föreslagna bestämmelserna om skyldighet för myndighet, som har att meddela trafik tillstånd eller återkalla sådant, att i vissa fall därom lämna underrättelse till statspolisavdelning och vederbörande polis myndighet anföra utredningsmännen:

Redan i samband med framläggandet av förslaget om statspolis påpekades, att denna vid sidan av andra åligganden hade en viktig uppgift att fylla såsom trafikpolis. Att den för kommunala behov inrättade polisen icke räckt till för denna uppgift, framhålles allmänt i länsstyrelsernas svar på en av oss gjord förfrågan och lika allmänt uttalas en förväntan, att en effektivare övervakning av trafiken skall bli möjlig efter statspolisens tillkomst. För att denna skall vara i stånd att fylla sin uppgift i nu förevarande del synes emellertid vara nödvändigt, att den städe hålles underrättad om förändringar i fråga om rätt att driva yrkesmässig trafik. Detta gäller till en början i fråga om beviljande av nya trafik tillstånd, för vilket ändamål vi föreslå en omredigering i 27 § 3 mom., men i än högre grad om indragning av trafik tillstånd. För ändamålet föreslås ett tillägg till 24 § 5 mom.

De sålunda föreslagna stadgandena innebära, att statspolisavdelning skall underrättas om tillstånd till linjetrafik och länstrafik samt om beslut, varigenom dylikt tillstånd ävensom tillstånd till stadstrafik indragits. Beslut om indragning av trafiktillstånd skall jämväl delgivas vederbörande polismyndighet, vilken enligt gällande bestämmelser skall underrättas om beslut, varigenom tillstånd till linje- eller länstrafik meddelats.

*Länsstyrelsen i Kristianstads län* har i förevarande avseende anfört, att då statspolisavdelning borde få kännedom även om beslut, varigenom tillstånd till stadstrafik meddelats, därav betingade tillägg borde göras i 24 § 3 och 5 mom. av utredningsmännens förslag.

*Överståthållarämbetet* åter har härutinnan yttrat:

En jämförelse mellan 24 § och 27 § 3 mom. gäve vid handen, att, därest med vederbörande statspolisavdelning skulle i Stockholm avses den visserligen i Stockholm förlagda, men för vissa län avsedda statspolisavdelningen, denna avdelning skulle underrättas dels om de av överståthållarämbetet återkallade trafiktillstånden, dels ock om de av överståthållarämbetet beviljade tillstånd till linjetrafik, men däremot icke om av överståthållarämbetet beviljade tillstånd till stadstrafik. Denna begränsning av underrättelseskyldigheten torde vara fullt motiverad, men då statspolisavdelningen i Stockholm hade sin verksamhet förlagd utanför Stockholms stads område, torde det kunna ifrågasättas, huruvida sagda statspolisavdelning hade något behov av underrättelse om de i Stockholms stad beviljade linjetrafiktillstånden och om de indragningar av trafiktillstånd i allmänhet, som beslutats av överståthållarämbetet.

Här må återgivas vad *statspolisintendenten* i sitt yttrande anfört:

Statspolisens fördelning framginge av Kungl. Maj:ts cirkulär den 16 september 1932 till länsstyrelserna. För varje statspolisavdelning skulle av vederbörande länsstyrelse eller länsstyrelser för viss tid, högst ett år, fastställas en allmän plan för arbetets bedrivande, varigenom varje länsstyrelse hade möjlighet att, bland annat, angiva de förhållanden beträffande motortrafiken, som inom olika områden borde bli föremål för statspolisens särskilda uppmärksamhet. Inom ramen för arbetsplanen hade därefter avdelningens föreståndare att under vederbörande landsfogdes inseende för viss kortare tid framåt (en—tre veckor) uppgöra detaljerad plan för motorpatrullerna, varigenom trafiken inom särskilda delar av tjänstgöringsområdet vid olika, för allmänheten icke i förväg kända tillfällen — även nattetid samt å sön- och helgdagar — bleve föremål för övervakning, såväl stationär vid vägskäl och dylikt som »flygande».

Till vad utredningsmännen anfört därom, att statspolisen bör hållas underrättad om nya tillstånd till yrkesmässig trafik och om återkallande av trafik-tillstånd, vill jag ansluta mig. Jag utgår därvid från, att statspolisen, utan att särskilda föreskrifter utfärdas, kommer att — i den mån sådant är av betydelse för dess verksamhet som trafikpolis — förskaffa sig kännedom om, bland annat, de trafiktillstånd, som redan meddelats. Beslut om återkallande därav eller om meddelande av nya sådana synas då böra genom de tillståndsgivande myndigheternas försorg delgivas föreståndaren för vederbörande statspolisavdelning. Då, såsom i det föregående erinrats, i stadstrafik brukad automobil ofta lär utföra körning utom stadens område, torde, på

*Departements-  
chefen.*

sätt länsstyrelsen i Kristianstads län funnit, undantag i förevarande avseende icke böra göras i fråga om tillstånd till stadstrafik.

Statspolisens verksamhet såsom trafikpolis torde icke i nämnvärd omfattning komma att avse trafikförhållandena i stad; för övervakande därav läser lokalpolisen hava att sörja. Vid sådant förhållande vill det synas att, på sätt överståthållarämbetet gjort gällande beträffande inom Stockholm bedriven linjetrafik, från delgivning, varom nu sagts, bör undantagas beslut avseende linjetrafik, som i sin helhet bedrivs inom stad.

Lika med utredningsmännen anser jag, att då länsstyrelse återkallat trafik-tillstånd, underrättelse därom bör lämnas vederbörande polismyndighet, d. v. s. i fråga om linjetrafik polismyndigheten i den eller de orter, varest trafiken bedrivits, samt i fråga om länstrafik polismyndigheten i den ort, varest automobil, som brukats i trafiken, har sin hemort. En föreskrift i dylikt hänseende synes väl ansluta sig till vad i 27 § 3 mom. enligt dess gällande lydelse föreskrivits med avseende å beslut, varigenom tillstånd till nu angivna trafikformer medgivits. I samband därmed vill jag föreslå, att jämväl vägstyrelse delgives beslut, varigenom tillstånd till linjetrafik återkallats. Beträffande åter beslut, varigenom stadstrafiktillstånd återkallats, torde en föreskrift rörande delgivning därav med vederbörande polismyndigheter icke lämpligen böra meddelas.

De bestämmelser, vilka sålunda av mig förordats, har jag ansett böra samtliga upptagas i 27 § 3 mom.

#### Arbetstidens längd.

Utredningsmännens uppdrag har, såsom förut omnämnts, omfattat jämväl att i förevarande sammanhang göra till föremål för övervägande spörsmålet om åtgärder för ett noggrannare iakttagande av motorfordonsförordningens föreskrifter om arbetstidens längd för förare, tjänstgörande i yrkesmässig automobiltrafik.

Härutinnan redogöra utredningsmännen till en början för uppkomsten av de bestämmelser motorfordonsförordningen i berörda avseende innehåller (27 § 2 mom. andra stycket andra punkten), varjämte utredningsmännen erinra om den efter framställning av 1932 års riksdag (skrivelse nr 125) utfärdade kungörelsen den 20 maj 1932 (nr 124) om arbetstiden i vissa fall för i yrkesmässig automobiltrafik tjänstgörande förare, enligt vilken kungörelse de bestämmelser, som jämlikt nyssberörda författningsrum skola i fråga om arbetstiden föreskrivas i trafiktillstånd, gjorts tillämpliga med avseende å arbetstiden för förare i yrkesmässig trafik, vartill tillstånd meddelats före motorfordonsförordningens ikraftträdande.

Efter en redogörelse för vissa i förevarande avseende till utredningsmännen inkomna utlåtanden och framställningar anföra utredningsmännen:

Enligt vår uppfattning innebära de nuvarande bestämmelserna icke tillräckliga garantier för att förare i yrkesmässig trafik komma i åtnjutande av den vila, som med hänsyn till trafiksäkerheten måste anses erforderlig. Att, såsom nämnda bestämmelser innebära, en automobilförare äger rätt att sitta vid ratten under en oavbruten period av tretton timmar, måste anses betänkligt. Därest

över huvud en så lång arbetsperiod anses böra förekomma under loppet av ett dygn, bör den enligt vår mening förbindas med skyldighet att senast efter sex timmar göra erforderligt uppehåll för mat och vila, förslagsvis i minst 30 minuter. Till jämförelse må nämnas, att enligt i England gällande bestämmelser motorfordon icke får i yrkesmässig trafik framföras av en och samma förare under längre tid än  $5\frac{1}{2}$  timmar och att flera körtider anses som oavbruten körtid för varje fall då rasterna mellan dem understiga en halv timme.

Vidare böra enligt vår mening bestämmelser meddelas i syfte att tydligare än vad nu är fallet bestämma vad som bör inräknas under arbetstiden. Att vissa uppehåll i densamma, vilka för närvarande i praktiken icke lära inräknas däri, böra, även om uppehållen överskrida tiden för en normal rast, likväl betraktas såsom arbetstid, synes oss påtagligt. Vid vissa långväga godstransporter lär t. ex. praktiseras, att två förare medfölja bilen och avlösa varandra vid ratten. Det synes vara tydligt, att den tid, under vilken en förare under dylika förhållanden icke är upptagen av körning, likväl icke kan betraktas såsom vilotid, även om, såsom även praktiserats, han därunder sökt vila å lasset. Överhuvud taget torde uppehåll i tjänstgöringen böra betraktas såsom ingående i denna, därest de icke innebära frihet för vederbörande att avlägsna sig från automobilen och tillika hava en viss minimilängd, förslagsvis 20 minuter. I enlighet med sålunda angivna grunder hava vi utarbetat förslag till ändring i 27 § 2 mom.

I de inkomna *yttrandena* har med endast få undantag hävdats, att nu gällande bestämmelser om arbetstid för förare i yrkesmässig trafik borde undergå ändring i den av utredningsmännen angivna riktningen. Rörande detaljföreskrifterna i förslaget råda väsentligt olika meningar.

*Svenska transportarbetareförbundet* — som hos utredningsmännen påkallat, bland annat, att flera i följd företagna körningar under tjugufyra på varandra följande timmar, måltidsraster inräknade, ej finge överstiga tolv timmar samt att därunder av trafiken och arbetet i övrigt betingade uppehåll skulle inräknas i körtiden — anför sålunda, att den nu gällande långa arbetstiden ej endast bibehållits utan till och med skärpts genom stadgandet att endast raster, som understege tjugo minuter, skulle frånräknas, vilket hade till följd att den effektiva tjänstgöringstiden, matraster inberäknade, måste beräknas till cirka 15 à 16 timmar.

*Sveriges omnibusägares riksförbund* yttrar:

Redan genom antagandet av nu gällande motorfordonsförordning hade in-  
augurerats en ny, för vår lagstiftning i övrigt främmande princip, nämligen den att till skillnad från arbetstidslagen raster inräknades i arbetstiden. Ehuru riksförbundet för sin del icke hade något att erinra mot bibehållandet av den nuvarande maximeringen av arbetstiden, måste förbundet bestämt yrka, att raster, som arbetaren disponerade för egen räkning, vare sig han tillbringade desamma å fordonet eller på annat sätt, men där hans närvaro å eller invid fordonet icke vore påkallad, frånräknades arbetstiden. Utredningsmännen syntes hava förbisett eller i varje fall ej beaktat konsekvenserna av sitt förslag. Dessa avspeglades för övrigt till en del i svenska transportarbetareförbundets krav på ändringar av de nuvarande bestämmelserna. Skulle raster inräknas i arbetstiden, toge man på arbetarsidan detta till intäkt för, att all den tid, som åtginge för sådana, skulle betalas. Detta funne riksförbundet vara ett betänkligt avsteg från dittills tillämpad praxis inom arbetsrätten, vilket skulle med-

föra ytterligare betungande utgifter utöver dem, som redan nu i form av skatter m. m. hårt tryckte den näring, riksförbundet representerade.

Förslagens avfattning på denna punkt syntes vara synnerligen otillfredsställande. Riksförbundet toge för alldeles givet, att utredningsmännen med bestämmelsen i fråga avsåge endast sådan tid, som arbetaren i tjänsteutövning tillbringade å automobilen, och föreslog i anslutning därtill ett förtydligande i sådan riktning. Beträffande slutligen förslaget om att ingen finge utan uppehåll om minst trettio minuter föra automobil under längre tid än sex timmar syntes det av bestämmelsens formulering oklart vad därmed avsåges. Syftet med bestämmelsen torde vara att förebygga förarens överansträngning, och detta syfte kunde lika väl nås genom flera, kortare uppehåll som genom ett uppehåll under trettio minuter i sträck.

*Socialstyrelsen* — vilken lika med Sveriges omnibusägares riksförbund anser, att den tid, som föraren vistas å automobilen, bör tagas i beräkning endast då vistelsen där är påkallad av hans tjänst — utlåter sig vidare:

Förslaget syntes styrelsen vara ägnat att förebygga svårare missförhållanden. I ett avseende ville styrelsen emellertid ifrågasätta, huruvida icke en något strängare reglering än den föreslagna kunde vara motiverad, nämligen i fråga om längden av sammanlagda arbetstiden under tjugufyra på varandra följande timmar. Svenska transportarbetareförbundet hade föreslagit, att berörda tidslängd inskränktes från nuvarande tretton till tolv timmar. Goda skäl syntes styrelsen tala därför. I betänkandet hade ej heller anförts någon motivering för bibehållandet av maximiarbetstiden vid tretton timmar. Någon större olägenhet av arbetstidens begränsning till tolv timmar syntes så mycket mindre vara att befara, som den föreslagna författningstexten medgäve avvikelse från maximibegränsningen, där särskilt förhållande så påkallade.

*Kungl. automobilklubben* yttrar:

Automobilklubben ville erinra om, att numera finnes lastautomobiler med särskild sovplats anordnad för reservförare. Där sådan finnes kunde icke motiveringens uttryck, att föraren »söker vila å lasset» vara tillämpligt, enär i förarhytten å lastbilar av nämnda slag finnes bekväm liggplats med kudde, filt, sovsäck och dylikt. Hytten kunde anordnas liknande 3:e klass sovplats å järnväg. Bestämmelsen att i förarens arbetstid skulle inräknas all den tid, han tillbringade å automobilen, syntes därför vara alltför sträng för fordon med angivna möjligheter.

I samma riktning som kungl. automobilklubben uttala sig jämväl *Sveriges trafikbilägares riksförbund* samt *Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund*.

*Svenska järnvägsföreningen* anför:

27 § 2 mom. motorfordonsförordningen innehölle nu den bestämmelse, att den tillståndsgivande myndigheten ägde stadga ytterligare begränsning av arbetstiden. Denna bestämmelse återfunnes emellertid icke i utredningsmännens förslag. Föreningen ansåge sig böra hemställa, att bestämmelsen i fråga bibehölls. Icke endast ur ansträngnings- och trafiksäkerhetssynpunkt utan även, och särskilt i detta sammanhang ur synpunkten av likställigheten mellan de båda konkurrerande slagen av trafik — järnvägstrafik och yrkesmässig biltrafik — ansåge föreningen önskvärt och ville hemställa, att förevarande moment kompletterades med bestämmelse dels om att den tid, varunder förare sysselsattes med bilens skötsel, inräknades i arbetstiden och dels om viss sammanhängande vilotid för tjänstgörande förare.

*Järnvägsstyrelsen* yttrar:

I riksdagens skrivelse den 13 maj 1932, nr 364, framhölles önskvärdheten, att konkurrensen mellan de olika trafikmedlen skedde under förhållanden, som lämnade samma möjlighet för samtliga parter till fri tävlan. Med den stora roll, som personalkostnaderna spelade för alla kommunikationsföretag, vore likhet inför arbetstidslagen en av grundförutsättningarna för sådan jämställdhet i konkurrensen. Då nu de större biltransportföretagen vore underkastade sistnämnda lag, syntes rättvisan fordra, att densamma tillämpades även för de mindre.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* anför:

Beträffande maximiarbetstiden ville länsstyrelsen erinra, att det exempelvis vid vintertrafik i Norrland under svåra snöförhållanden förekomme, att en förare bleve nödsakad att föra automobil väsentligt längre tid än sex timmar utan uppehåll. Även för dylika fall torde undantag för särskilda förhållanden böra medgivas.

*Länsstyrelsen i Västmanlands län* yttrar:

En utsträckning av förares arbetstid utöver tretton timmar under tjugufyra på varandra följande timmar vore ur trafiksäkerhetssynpunkt så betänklig, att i 27 § 2 mom. av utredningsmännens förslag till orden »där ej särskilt förhållande annorlunda påkallar» torde böra fogas ordet »oundgängligen» eller dylikt.

*Länsstyrelserna i Södermanlands och Östergötlands län* ifrågasätta, huruvida ej särskilt tillstånd av länsstyrelse eller lokal polismyndighet bör påfordras, därest arbetstiden för visst fall skall få överstiga tretton timmar. Sistnämnda länsstyrelse anför härutinnan:

Även om en prövning av hithörande frågor av polismyndigheterna i vissa fall kunde medföra praktiska olägenheter, torde dock detta vara att föredraga framför den betydande risk för trafiksäkerheten, som kunde föranledas därav, att tillståndshavaren eller föraren själv finge bedöma, om arbetstiden på grund av särskilda förhållanden kunde överskridas. Uppenbart vore att, om överskridandet föranleddes av oförutsedda förhållanden, som innebure verklig fara, till exempel ett plötsligt, svårt sjukdomsfall, föraren under alla förhållanden undginge ansvar.

*Länsstyrelsen i Hallands län* utlåter sig:

I avseende på formen funne länsstyrelsen det i förslaget bibehållna systemet, att de angivna bestämmelserna beträffande arbetstiden skulle upptagas i de särskilda trafiktillstånden, synnerligen olämpligt. Då dessa regler vore av bindande natur för länsstyrelserna, syntes det vara vida enklare och naturligare att direkt föreskriva dem i förordningen. Länsstyrelserna behövde då icke släpa med dem i varje tillståndsresolution. Det borde framhållas, att Kungl. Maj:t genom kungörelsen den 20 maj 1932 utfärdat dylik allmän föreskrift beträffande vissa äldre trafiktillstånd. Länsstyrelsen hemställde om förslagets ändring i denna riktning.

Lika med utredningsmännen samt det övervägande flertalet hörda myndigheter och sammanslutningar finner jag nu gällande bestämmelser om arbetstiden för förare i yrkesmässig trafik icke innebära tillräckliga garantier, att dylik förares tjänstgöring inskränkes i den omfattning, som ur trafiksäker-

Departement-  
schefen.

hetssynpunkt är erforderlig. Beaktas bör jämväl, att skärpta bestämmelser i detta hänseende icke äro utan betydelse för konkurrensen mellan automobiltrafiken — i den mån å förare, som tjänstgöra i densamma, icke äro tillämpliga föreskrifterna i gällande lag om arbetstidens begränsning — samt å andra sidan järnvägstrafiken och sjöfarten.

Goda skäl synas därför tala för svenska transportarbetareförbundets av socialstyrelsen biträdda förslag, att längden av arbetstiden under tjugufyra på varandra följande timmar begränsas till tolv timmar. Såsom socialstyrelsen framhållit torde någon större olägenhet av en sålunda bestämd arbetstid ej heller vara att befara, därest densamma, om särskilda förhållanden så påkalla, må överskridas. Jag har därför låtit i överensstämmelse härmed avfatta förevarande stadgande. Därvid har jag icke kunnat ansluta mig till länsstyrelsernas i Södermanlands och Östergötlands län förslag, att tillstånd till överskridande av arbetstiden alltid skulle i förväg inhämtas. De särskilda förhållanden, som kunna påkalla ett dylikt överskridande, lära ej alltid låta sig på förhand överblickas. Erinras må exempelvis om det fall, att en förare, som tjänstgjort i det närmaste tolv timmar, nödgas i en ödslig trakt ägna en eller annan timme åt avhjälpande av ett fel å automobilens.

De erinringar, som av, bland andra, socialstyrelsen och Sveriges omnibusägares riksförbund anförts mot vad utredningsmännens förslag innehåller därom, att i förarens arbetstid skall inräknas »all den tid han tillbringar å automobilens», har jag funnit värda beaktande och därför låtit ifrågakomma bestämmelse undergå sådan ändring, att endast tid, som föraren till följd av sin tjänst tillbringar å automobilens, skall inräknas i arbetstiden. Å andra sidan har jag, i anslutning till vad svenska järnvägsföreningen anført, ansett i arbetstiden böra inräknas jämväl den tid föraren — utan att tillbringa densamma å automobilens — ägnar automobilens skötsel, och torde i arbetstiden böra inräknas även tid, som åtgår för på- eller avlastning av gods, vilket med automobilens befordras; jag har förty till nyssberörda bestämmelse fogat ett tillägg av dylik innebörd.

Med anledning av kungl. automobilklubbens yttrande vill jag framhålla, att företaget av färder, som i yttrandet åsyftas — under vilka alltså två personer skulle dygn efter dygn kunna framföra lastautomobil utan möjligheter till annan vila än omförmälda sovplats erbjöde — icke synes böra tillstädjas. Något egentligt behov av att med automobil ombesörja transporter av den omfattning, som i yttrandet torde avses, lära ej heller föreligga, då i sådant hänseende järnvägar och fartyg redan erbjuda lämpliga transportmöjligheter.

Lika med utredningsmännen finner jag bestämmelser böra meddelas, vilka angiva längden av de raster, som skola inräknas i arbetstiden. I utredningsmännens förslag härutinnan har allenast den ändring vidtagits, att raster, som understiga trettio minuter, icke skola frånräknas arbetstiden.

Jag biträder utredningsmännens förslag, att förare ej må under längre tid än sex timmar utan uppehåll om minst trettio minuter framföra automobil. Smärre uppehåll om sammanlagt sistnämnda tidrymd lära härutinnan icke vara tillfyllest, varför förslaget i sådant avseende förtydligats. I anslutning



till länsstyrelsens i Uppsala län yttrande har jag ansett kravet på nu angivet uppehåll ej böra under alla omständigheter upprätthållas, varför härav be-  
tingad jämkning vidtagits i förslaget.

Den arbetstid, som enligt det föregående ej må, där ej särskilt förhållande annat påkallar, överskridas, torde böra i vissa fall kunna ytterligare begränsas. Jag har därför ansett författningen alltjämt böra innehålla ett stadgande om rätt för vederbörande myndighet att i sådant avseende meddela föreskrift.

I detta sammanhang kan jag icke underlåta att framhålla, att här av mig förordade bestämmelser rörande arbetstidens längd lika litet som därutinnan nu gällande bestämmelser avse att åstadkomma annat än en begränsning av bruttoarbetstiden. I enahanda syfte borde visserligen ur trafiksäkerhetssynpunkt liknande föreskrifter meddelas jämväl med avseende å förare, som icke tjänstgöra i yrkesmässig trafik. På detta svärlösta spørsmål kan jag emellertid icke nu ingå.

Under hänvisning till vad länsstyrelsen i Hallands län i formellt hänseende anfört gentemot utredningsmännens förslag om arbetstiden vill jag förorda, att denna tid bestämmes direkt i författningen, där ej i enlighet med vad jag nyss anfört föreskrift om arbetstidens ytterligare begränsning anses böra lämnas, för vilket fall föreskrift därom städse bör intagas i trafiktillståndet. Ett bibehållande av det nuvarande systemet skulle föranleda, att de nya bestämmelserna om arbetstiden ej skulle äga giltighet med avseende å förare i yrkesmässig trafik, vartill tillstånd meddelats, innan dessa bestämmelser trätt i kraft. Härutinnan tillåter jag mig erinra om den i det föregående omnämnda kungörelsen den 20 maj 1932.

Bestämmelser av nu angiven innebörd synas icke lämpligen böra förekomma i 2 mom. av 27 § utan för sig upptagas i ett särskilt moment av denna paragraf. För att därutinnan beteckningarna å 3—6 mom. icke skola behöva ändras — med därav föranledda ändringar i de författningsrum, vari hänvisning sker till dessa moment — hava bestämmelserna om arbetstiden upptagits i ett nytt moment, betecknat 7 mom. Enligt vad som följer av andra stycket i detta moment bör, då särskild begränsning finnes böra föreskrivas i fråga om arbetstid för förare i yrkesmässig trafik, vartill tillstånd dessförinnan meddelats, tillståndet inforas och föreskriften däri intagas.

Bifalles vad jag sålunda förordat, krävas vissa ändringar i gällande bestämmelser om ansvar för åsidosättande av föreskrifterna rörande arbetstidens längd. I 44 § 3 mom. andra stycket har därför upptagits bestämmelse om straff för den, som bryter mot föreskrifterna i första stycket av 27 § 7 mom. Åsidosättande av föreskrift, som meddelats med stöd av andra stycket i sistnämnda moment läser däremot falla under den nuvarande lydelsen av 44 § 3 mom. första stycket.

Kontrollen över de av mig nu förordade föreskrifterna torde, såvitt angår stads- eller länstrafik för godsbefordran, icke oväsentligt underlättas, därest, i enlighet med vad jag i det följande vill föreslå, förare i dylik trafik åläggas att föra vissa anteckningar rörande körningar, som av honom utföras.

### Trafkbok.

Åtskilliga i det föregående berörda bestämmelser angående den yrkesmässiga automobiltrafiken synas giva anledning till spørsmålet, huruvida icke särskilda åtgärder böra vidtagas i syfte att för vederbörande polismyndigheter och statspolisavdelningar underlätta kontrollen beträffande bestämmelsernas efterlevnad.

Järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen hava i sina yttranden berört detta spørsmål och därutinnan framlagt i sak överensstämmande förslag. Järnvägsföreningen har därvid anfört:

Enligt föreningens åsikt skulle möjligheterna till dylik kontroll bliva i väsentlig mån ökade, därest det föreskreves skyldighet för varje bilförare i yrkesmässig trafik att — i analogi med vad som förekommer inom sjöfarten — i en bok enligt fastställt formulär föra vissa anteckningar.

Föreningen hade tänkt sig, att en dylik bok, vilken lämpligen skulle kunna benämnas »turbok», borde åtfölja varje lastfordon och innehålla uppgift på fordonets ägare, trafiktillståndets art samt bilens respektive släpvagnens registreringsnummer, stationsort och största tillåtna belastning.

Följande uppgifter skulle omedelbart vid varje transport, som skedde utom stationsorten, införas i denna turbok, nämligen: avgångsplats, även för retur-laster; tid för avgången; uppehåll under vägen å mera än 30 minuter; ankomsttid till mottagningsplats; transporterat varuslag; lastens vikt; samt avsändare och mottagare. Slutligen skulle även dagligen införas dels bilförarens namn dels den körda vägsträckan i kilometer.

Föreningen föresloge införande av dylik turbok genom föreskrift i motorfordonsförordningen ävensom stadgande av skyldighet för bilförare i yrkesmässig trafik att vid färd i dylik trafik medföra turboken samt att vid anfordran uppvisa densamma för polismyndighet. Sedan turbok blivit fullskrivnen, torde den böra överlämnas till polismyndigheten i stationsorten.

*Departement-  
chefen.*

Med särskilt avseende å de bestämmelser, som av mig i fråga om stads- och länstrafik föreslagits till upptagande i 25 § 3 och 5 mom., ävensom å bestämmelserna om arbetstiden för förare, tjänstgörande i yrkesmässig trafik, har jag funnit nu berörda förslag värt beaktande. Jag vill erinra, att förstnämnda bestämmelser avse endast godstrafiken och att jämväl i fråga om arbetstiden detta slags trafik främst torde påkalla uppmärksamhet. Uppenbart är, att det övervakande av dessa bestämmelser, som åligger polismyndigheter och statspolisen, skulle väsentligt underlättas, därest å automobil i dylik trafik medfördes bok, innehållande uppgifter om utförda körningar. Jag har därför funnit föreskrifter i sådant hänseende böra upptagas i motorfordonsförordningen. Dessa hava synts mig böra såsom ett nytt moment, betecknat 8 mom., fogas till 27 §. Närmare bestämmelser rörande beskaffenheten av dylik bok, vilken synes kunna benämnas trafikbok, samt angående de uppgifter, som böra däri införas, torde det böra ankomma på Kungl. Maj:t att meddela. Därutinnan synes svenska järnvägsföreningens förslag kunna — dock med vissa jämkningar, avsedda att förenkla den ifrågasatta anteckningsskyldigheten — läggas till grund. Beaktas bör därvid, bland annat, att

enligt de av mig förordade bestämmelserna rörande stads- och länstrafiken begreppet trafikområde bibehålles. Skyldighet att, sedan trafikbok blivit fullskriven, överlämna densamma till vederbörande polismyndighet torde ej böra ifrågakomma. Densamma synes emellertid böra viss tid därefter förvaras.

För underlåtenhet att i trafikbok införa vederbörliga anteckningar torde böra stadgas straff. Bestämmelse i sådant avseende synes böra upptagas i 44 § 3 mom.

Jämväl underlåtenhet att under färd medföra trafikbok lärer böra vara förknädd med straffpåföljd. I anslutning till vad om underlåtenhet att medföra körkort eller trafik kort är stadgat i 42 § första stycket vill jag därför förordna, att ett tillägg upptages i detta författningsrum. Motsvarighet till bestämmelsen i tredje stycket av sagda paragraf synes däremot ej böra förekomma i fråga om trafikbok.

Med avseende å föreskriften att under viss tid förvara trafikbok synas straffbestämmelser ej böra ifrågakomma. Erforderliga medel att upprätthålla föreskriftens efterlevnad torde ligga i den tillståndsbeviljande myndighetens befogenhet att, när anledning därtill förekommer, återkalla trafik tillstånd.

#### Särskilda spörsmål.

Härefter torde jag få övergå till de inledningsvis berörda, särskilda framställningarna från kungl. automobilklubben, svenska brandskyddsföreningen, överstyrelsen för svenska Röda Korset och motorförarnas helnykterhetsförbund samt länsstyrelsen i Malmöhus län.

*Kungl. automobilklubbens* framställning innefattas i en den 25 januari 1933 dagtecknad skrivelse. Däri anföres:

Gällande lydelse av 21 § 1 mom. c) motorfordonsförordningen hade på sina håll så tolkats, att förande av mera än två tända lyktor framtill å automobil eller att där begagna lyktor med gult sken ansetts otillåtet. Av säkerhetsskäl funne mången automobilförare förmånligt att under mörker — jämte det å bilen fördes två tända lyktor — låta en s. k. sökarlyktas ljus belysa ena väggkanten eller att använda en lågt anbragt lykta för att, särskilt i dimma, med dess sken belysa vägen omedelbart framför bilen. Nyligen hade konstruerats en typ av lyktor med bländfritt ljus; begagnandet av dessa lyktor krävde antagligen, att jämte desamma vore tända även s. k. parkeringslyktor. Ett gult eller gulaktigt sken hos oförmälda lyktor hade visat sig fördelaktigt, enär dylikt sken bättre än vitt genomträngde dimma. Automobilklubben hemställde, att åt berörda författningsrum måtte givas den lydelse, att å automobil skulle framtill under mörker föras *minst* två tända lyktor å samma höjd, en å vardera sidan, med vitt, gulvitt eller gult sken.

Styrelsen för *automobilbesiktningsmännens förening* har i avgivet yttrande tillstyrkt bifall till kungl. automobilklubbens framställning, dock att skenet å lyktorerna borde vara »vitt, gulaktigt eller blåaktigt»; blåaktigt sken vore vanligt vid strålkastarbelysning.

Departements-  
chefen.

Mot ifrågavarande framställning, i vad den avser antalet av de tända lyktor, som under mörker må föras framtill å automobil, har jag så mycket mindre något att erinra, som meningen med nu gällande lydelse av 21 § 1 mom. c) näppeligen varit att förbjuda begagnandet av exempelvis sökarlykta. Vad framställningen i övrigt angår, lärer anledning saknas att med avseende å ifrågakomna lyktor förhindra användandet av sådant sken, som i kungl. automobilklubbens framställning avses. På grund av vad styrelsen för automobilbesiktningsmännens förening anfört har jag funnit även blåvitt sken böra å desamma medgivas. Jag har i enlighet med det anförda låtit upprätta förslag till ändrad lydelse av författningsrummet.

*Svenska brandskyddsföreningens* framställning är upptagen i skrivelse den 7 mars 1931. I skrivelsen anför föreningen:

Vid brandväsendet förekomme släpvagnar av samtliga de typer, som avsåges i (nuvarande) 22 § 10 mom. motorfordonsförordningen. Huruvida stadgandet i 18 § 4 mom. vore tillämpligt jämväl för det fall, att till automobil, som vid eldfara användes för brandväsendets räkning, kopplats släpvagn av beskaffenhet, som angåves i första stycket av 22 § 10 mom., framginge ej otvetydigt. Över 500 tvåhjuliga, brandkärerna tillhöriga motorsprutor vore att hänföra till denna typ av släpvagnar. I fråga om den i tredje stycket av sistnämnda moment angivna begränsningen av hastigheten till 15 kilometer i timmen drabbade densamma brandkärernas alla ång- och handkraftsprutor, vilka svårigen kunde förses med gummiringar, men det oaktat i flertalet fall kunde framföras med en hastighet, som väsentligt överstege 15 kilometer i timmen. I brandkärernas intresse låge att så avpassa körhastigheten, att dessa sprutor framkomme till brandplatsen i brukbart skick, varför körhastigheten reglerade sig själv. Föreningen hemställde om sådana ändrade bestämmelser, att hastighetsbestämmelserna i 22 § 10 mom. icke bleve tillämpliga, då släpvagn vid eldfara användes för brandväsendets räkning.

Föreningen anförde vidare, att den cinnoberröda färgen, som blivit allmänt vedertagen för brandfordon, borde genom uttrycklig föreskrift göras obligatorisk för dessa fordon och tillika förbehållas dem. En dylik föreskrift skulle vid dager underlätta tillämpningen av 12 § vägtrafikstadgan, däri föreskreves skyldighet för vägfarande att, då så kunde ske, lämna fri plats för brandfordon.

I yttrande över framställningen har *brandchefen i Stockholm* med instämmande av *överståthållarämbetet* tillstyrkt bifall till framställningen, i vad den avsåge hastighetsbestämmelserna för automobil, då för omförmält ändamål till sådan kopplats släpvagn, varemot framställningen i övrigt avstyrkts.

Här torde böra återgivas vad 1927 års motorfordonssakkunniga yttrat i förstberörda avseende:

Det torde huvudsakligen vara å landsbygden, som släpvagnar användes i brandväsendets tjänst. De fordon, som där brukades för släpvagnarnas framförande, torde oftast utgöras av vanliga automobiler, tillhöriga enskilda personer. Att tillåta dessa att framföra de relativt tunga och även skrymmande släpvagnar, varom här vore fråga, med högre hastighet än som angivits i de sakkunnigas förslag till 22 § 3 mom. (nuvarande 22 § 10 mom.) syntes icke tillrädligt.

Departements-  
chefen.

Då, på sätt föreningen anfört, körhastigheten för en automobil, vartill kopplats en speciellt för brandväsendet konstruerad släpvagn, exempelvis en

brandspruta, torde regleras av hänsynen till att sådan släpvagn framkommer i brukbart skick till brandplatsen, har jag ansett föreningens hemställan om ändrade hastighetsbestämmelser kunna såtillvida tillmötesgå, att vad i 22 § 10 mom. är stadgat icke skall gälla med avseende å automobil, vartill kopplats sådan släpvagn. Då annan släpvagn tages i bruk vid eldfara, synes däremot dylik eftergift icke kunna medgivas. Jag vill därför föreslå, att i 22 § 11 mom., varest förekomma vissa särskilda bestämmelser om släpvagnar, som vid eldfara användas för brandväsendets räkning, upptages ett stadgande av innehåll, att hastighetsbestämmelserna i 10 mom. av samma paragraf ej skola hava avseende å automobil, vartill kopplats släpvagn, som utslutande användes för brandväsendets räkning.

Särskilda föreskrifter med avseende å färger å brandfordon torde icke vara erforderliga, varför föreningens framställning i detta avseende icke synes påkalla någon åtgärd.

*Överstyrelsens för svenska Röda Korset framställning* innefattas i skrivelse den 22 mars 1932, däri anföres:

Antalet automobilolyckor hade under de senaste åren ökat i synnerlig grad, och med hänsyn till automobilismens fortgående utveckling vore det att befara, att desamma komme att än ytterligare ökas. Det vore därför angeläget, att åtgärder vidtoges, varigenom möjligheter stode till buds att vid en automobilolycka hinna omedelbart ingripa med anläggande av förband eller dylikt. Svenska Röda Korset hade i sådant syfte på sitt program upptagit inrättande av enkla hjälpstationer längs landsvägarna. Det torde emellertid dröja många år, innan ens de viktigaste landsvägsförbindelserna i riket blivit försedda med dylika hjälpstationer till erforderligt antal. Tanke hade därför uppstått, att å motorfordonen, åtminstone automobilerna, skulle medföras en förbandslåda. Att på frivillighetens väg genomföra något dylikt, torde icke vara att räkna med. Överstyrelsen hemställde därför, att bestämmelser måtte utfärdas, varigenom stadgades skyldighet att å motorfordon föra av medicinalstyrelsens godkänd förbandslåda, därvid till en början skyldighet i sådant avseende syntes böra begränsas till omnibusar, som brukades i yrkesmässig trafik.

Överstyrelsen har sedermera inkommit med förteckning å de förbandsartiklar m. m., som funnes i en på dess föranstaltande sammansatt »motorbussförbandslåda», betingande ett pris av högst 30 kronor.

*Motorförarnas helnykterhetsförbunds* skrivelse i ämnet, vilken är dagtecknad den 14 februari 1932, utmynnar i en hemställan om åläggande för innehavare av tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik att å fordon, som brukas i trafiken, medföra nödig förbandsmateriel.

I avgivet yttrande anför *medicinalstyrelsen*, att värdet av att å motorfordon fördes en förbandslåda av ifrågasatt typ vore i hög grad beroende av, att sjukvårdsmaterielen handhades och användes på rätt sätt. Föreskrift om vederbörande förarens utbildning i »första hjälpen» vid olycksfall borde därför utfärdas samtidigt med ett eventuellt stadgande om skyldighet att medföra förbandslåda å motorfordon.

*Sveriges trafikbilägares riksförbund* och *Sveriges omnibusägares riksförbund* hava avstyrkt framställningarna. Sistnämnda förbund anför, att det endast torde vara med avseende å sådana längre linjer, vilka ginge genom glest bebyggda trakter, som skäl kunde finnas för stadgande, att å omnibus skulle föras förbandslåda. Att just omnibusägarna skulle bekosta en samarittjänst, som komme alla vägfarande till godo, vore icke tillräckligt motiverat. Kostnaderna för dessa förbandslådors anskaffande och underhåll bleve ej obetydliga.

*Sveriges droskbilägares riksförbund* — som i likhet med *Sveriges omnibusägares riksförbund* finner medförande av förbandslåda kunna vara av betydelse endast beträffande motorfordon, vilka användas för längre färder utom städer och tätt bebyggda samhällen — hemställer, att den ifrågasatta skyldigheten att medföra dylik låda icke skall gälla beträffande andra fordon.

Departementschefen.

De synpunkter, åt vilka i förevarande framställningar givits uttryck, finner jag vara förtjänta av beaktande. Givetvis skulle svårare följder av ett under trafik med automobil inträffat olycksfall ej sällan kunna förebyggas, därest å automobilen medfördes förbandsartiklar. Föreskrifter i förevarande hänseende torde emellertid till en början icke böra givas alltför vidsträckt innebörd.

På sätt såväl *Sveriges omnibusägares riksförbund* som *Sveriges droskbilägares riksförbund* antytt synes medförande av förbandslåda vara av betydelse närmast med avseende å automobil, som går i trafik i glesare befolkade delar av landet eller i allt fall på längre avstånd från städer och större samhällen. Enkannerligen beträffande personomnibusar, som brukas i linjetrafik i dylika trakter, skulle otvivelaktigt ett medförande av förbandslåda kunna vara till gagn.

I anslutning till det anförda vill jag föreslå, att i 27 § 6 mom. upptages ett stadgande av innehåll, att, där så finnes påkallat, länsstyrelse äger föreskriva, att personomnibus, som brukas i linjetrafik, skall vara försedd med förbandslåda. Modell till dylik låda torde böra fastställas av medicinalstyrelsen.

*Länsstyrelsens i Malmöhus län* framställning torde härefter böra beröras.

I 15 § 3 mom. första stycket motorfordonsförordningen stadgas, att om vid färd med automobil föraren i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende allvarligen åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser eller varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas ej hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar, eller om förare eljest ådagalagt sådana egenskaper, att han icke bör betros att föra automobil, det för honom utfärdade körkort skall återkallas.

Enligt andra stycket av samma moment skall körkort återkallas jämväl därest förarens förmåga att föra automobil blivit så väsentligt nedsatt genom sjukdom, skada eller dylikt, att trafiksäkerheten därav måste anses bliva lidande.

Meddelande om beslut, varigenom körkort återkallats eller varigenom, efter

återkallelse, nytt körkort utfärdats, skall jämlikt sista stycket av oförmälda moment intagas i tidning i orten.

I skrivelse den 5 december 1932 har länsstyrelsen anförde:

Kostnaderna för de meddelanden, som avsåges i 15 § 3 mom. sista stycket, bestredes av statsverket. Enligt länsstyrelsens mening vore det icke riktigt, att staten skulle bära dessa kostnader, utan borde vederbörande körkortsinnehavare, vilka genom överträdande av gällande föreskrifter förorsakat sagda kostnader, själva vidkännas desamma. Det vore här fråga om en ganska avsevärd utgift för staten. För länet kunde kostnaderna för meddelanden om indragning av körkort och om utfärdande av nytt sådant under år 1932 beräknas till ungefär 1,100 kronor; varje meddelande droge en kostnad av 7 kronor. Med hänsyn till landets hela automobilbestånd torde statsverkets ifrågakomna utgift ej understiga 20,000 kronor.

Av praktiska skäl torde det ej vara lämpligt att, när körkort återkallades, uttaga kostnaden för meddelande därom. Flertalet av dem, som fått sina körkort indragna, gjorde i sinom tid framställning om nytt körkort. Det syntes därför lämpligen kunna föreskrivas, att då beslut meddelades om utfärdande av nytt körkort, en avgift skulle uttagas, som täckte kostnaderna för intagande i ortstidning av såväl beslutet om det äldre körkortets indragning som ock beslutet om det nya körkortets utfärdande. Av praktiska skäl borde avgiften vara bestämd till beloppet och så tilltagen, att den fullt täckte kostnaderna för båda dessa meddelanden. För jämnhetens skull syntes avgiften lämpligen kunna bestämmas till femton kronor.

I *yttranden* över denna framställning hava så gott som alla länsstyrelser tillstyrkt åtgärder i det syfte, som med framställningen avses. I fråga om beloppet av den föreslagna avgiften råda dock delade meningar. Av yttrandena framgår, att kostnaderna för ifrågakomna meddelanden växla icke oväsentligt. Särskilt i län, varest körkort till ett större antal återkallats, uppgivas dessa kostnader icke obetydligt understiga det av länsstyrelsen i Malmöhus län angivna beloppet. Sammanlagda kostnaden för intagande i ortstidning av överståthållarämbetets beslut om såväl indragning av ett körkort som utfärdande av nytt sådant uppgår således till 6 kronor 40 öre. För länsstyrelsens i Göteborgs och Bohus län del uppgives denna kostnad till 8 à 10 kronor. Sistnämnda länsstyrelse förordar, att den ifrågasatta avgiften sättes till 10 kronor och uttages såsom stämpel till det nya körkortet, samt anför vidare:

Enär motorfordonsförordningen — 29 § 6 mom. — föreskreve, att när trafik kort indroges, kungörelse därom skulle ske men icke när sådant ånyo utfärdades, erfordrades beträffande dessa kort endast en kungörelse. Denna torde så gott som alltid kunna inarbetas i kungörelsen om körkortets indragning och sålunda, praktiskt taget, icke orsaka särskild kostnad. Trafik kort syntes sålunda icke böra beröras av en eventuell ny bestämmelse i den av länsstyrelsen i Malmöhus län föreslagna riktningen.

Av några länsstyrelser har ifrågasatts, huruvida ej offentliggörande i ortstidning av nu ifrågakomna beslut vore överflödigt. Till denna uppfattning ansluter sig länsstyrelsen i Hallands län, som — för den händelse dylikt offentliggörande av besluten ansåges böra alltjämt förekomma — förordar, att föreskrifterna rörande trafik kort i 29 § 6 mom. första och andra styckena ändras i överensstämmelse med vad som gäller om körkort. Jämväl länsstyrelsen i

Kronobergs län anser, att i detta sammanhang bör upptagas frågan om offentliggörande i ortstidning av beslut, varigenom trafik Kort, efter återkallelse, utfärdats, samt om uttagande av avgift därför och för föregående meddelande om trafik Korts återkallande.

Departements-  
chefen.

Även enligt min mening böra kostnaderna för offentliggörande i ortstidning av nu omförmälda beslut — och ett upphävande av bestämmelserna rörande dylikt offentliggörande har jag funnit mig icke böra förorda — bäras av den, vars körkort återkallats. Måhända skulle undantag därutinnan kunna ske i fråga om meddelande av beslut, varigenom körkort återkallats på grund av stadgandet i 15 § 3 mom. andra stycket, ävensom av beslut, varigenom till äventyrs, efter dylik återkallelse, nytt körkort utfärdats. Jag har emellertid ansett särskilda bestämmelser ej påkallade endast för dessa mera sällsynta fall. För min del vill jag alltså biträda länsstyrelsens i Malmöhus län framställning, dock att ifrågakomna avgift skäligen bör sättas till endast 10 kronor; och torde densamma, på sätt länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län föreslagit, böra uttagas i form av stämpelavgift. Härför erfordras ändring i gällande förordning om stämpelavgiften, varom chefen för finansdepartementet senare torde framlägga förslag.

De skäl, som föranlett föreskrifterna om offentliggörande i ortstidning av beslut, varigenom nytt körkort utfärdas, äro enligt min åsikt ej för handen, då trafik Kort efter återkallelse utfärdas. Några ändrade föreskrifter i detta hänseende finner jag därför icke erforderliga.

#### Övergångsbestämmelser.

De föreslagna ändringarna i motorfordonsförordningen, vilka sammanförts i ett författningsförslag, torde böra träda i kraft utan någon längre övergångstid. Såsom lämplig tidpunkt i sådant hänseende synes kunna bestämmas den 1 juli 1933. Därvid torde emellertid undantag böra göras för uthyrningsrörelse, som berörda dag bedrives. Sådan rörelse synes böra få, utan hinder av bestämmelserna i 29 a §, fortsättas intill den 1 oktober 1933.

Genom den föreslagna lydelsen av 27 § 7 mom. första stycket varda där meddelade bestämmelser direkt tillämpliga med avseende å samtliga förare i yrkesmässig trafik, och således även å förare, som tjänstgöra i trafik, vartill tillstånd lämnats före den 1 januari 1931. Kungörelsen den 20 maj 1932 (nr 124) om arbetstiden i vissa fall för i yrkesmässig automobiltrafik tjänstgörande förare bör förty upphöra att gälla den dag författningsförslaget träder i kraft.

Chefen för kommunikationsdepartementet uppläser härefter nyssberörda författningsförslag, samt anför vidare:

Över sagda förslag bör riksdagens yttrande inhämtas.

Jag hemställer därför, att Kungl. Maj:t måtte besluta inhämta riksdagens yttrande över ifrågavarande författningsförslag, med förklarande, att Kungl. Maj:t vill, efter mottagande av riksdagens svar, meddela det beslut, som därav föranledes.



Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Nils Hellenius.*

---

**Förslag till förordning  
om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930  
(nr 284).**

**Särskilda föreskrifter om yrkesmässig automobiltrafik.**

23 §.

*1 mom.* Trafik, i vilken allmänheten mot ersättning tillhandahålles automobil jämte förare, benämnes i denna förordning *yrkesmässig trafik*. För sådan trafik gäller, utöver eller i stället för bestämmelserna om annan automobiltrafik, vad i 24—29 §§ här nedan stadgas.

*2 mom.* Den, som vill mot ersättning tillhandahålla allmänheten automobil för persontrafik utan att förare därvid ställes till förfogande, har att därtill söka tillstånd, i stad hos polismyndigheten och på landet hos länsstyrelsen i den ort, där rörelsen skall bedrivas.

För rörelse av nu ifrågakvarande slag skola i tillämpliga delar bestämmelserna i 24 § 5 mom., 25 § 1 mom., 26 § 1 mom. och 2 mom. 2 st., 27 § 2 mom. 1 st. och 3 mom. 4 st. samt 4 och 5 mom. ävensom vad angående ansvar för överträdelse av nämnda bestämmelser är stadgat lända till efterrättelse.

24 §.

*3 mom.* Vill någon — — — i staden. Om beviljat tillstånd har polismyndigheten att underrätta vederbörande länsstyrelse.

*5 mom.* När anledning därtill förekommer, kan trafiktillstånd återkallas av myndighet, som meddelat tillståndet.

Beslut härom skall delgivas vederbörande polismyndigheter och statspolisavdelning.

Om beslut, varigenom tillstånd till stadstrafik indragits, skall polismyndighet underrätta vederbörande länsstyrelse.

25 §.

*1 mom.* Vid meddelande av tillstånd till länstrafik skall bestämmas ort, å vilken automobil, som brukas i trafiken, skall vara stationerad (*stationsort*).

För automobil, som användes i stadstrafik inom viss stad, vare staden stationsort.

*2 mom.* Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik för befordran av personer vare, såvida icke naturhinder föreligger eller eljest giltigt skäl för vägran är för handen, skyldig att på anfordran utföra körning inom ett område, som i samband med meddelande av trafiktillstånd fastställs av den myndighet, som meddelat tillståndet, dock må, där så av särskilda omstän-

digheter påkallas, nämnda myndighet helt eller delvis medgiva befrielse från dylik skyldighet.

3 mom. Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik äger att utföra körning efter beställning, som av honom mottagits å stationsorten.

4 mom. Har färd, varom i 3 mom. förmåles, avslutats utom stationsorten, skall automobilen utan onödigt dröjsmål föras tillbaka till stationsorten. Vid sådan återfärd må automobilen tagas i bruk för körning i riktning mot nämnda ort.

5 mom. I den mån ej annat föränledes av ovan i 2—4 mom. meddelade bestämmelser, skall i stads- eller länstrafik använd automobil hållas tillgänglig å stationsorten och må icke för erhållande av beställning å körning uppställas eller kringföras utom denna.

#### 26 §.

2 mom. Ansökan om — — — önskas fastställd.

Ansökan om trafiktillstånd avseende länstrafik skall, utöver vad i 1 mom. sägs, innehålla uppgift om stationsort för den ifrågasatta trafiken.

#### 27 §.

1 mom. Över ansökan — — — yttra sig.

Över ansökan om tillstånd till länstrafik skall länsstyrelsen höra polismyndigheten i den ort, varest automobil, som kommer att användas i trafiken, avses skola hava sin stationsort, och skola jämväl i övrigt bestämmelserna i första stycket äga motsvarande tillämpning.

Finnes vid ingivande av ansökan om trafiktillstånd eller sedermera under dess handläggning uppenbart, att densamma icke bör bifallas, må avslag därå omedelbart meddelas utan hinder av ovan meddelade bestämmelser.

2 mom. Trafiktillstånd må beviljas allenast därest den ifrågasatta trafiken befinnes behöfelig och lämplig samt avser att tillgodose ett trafikbehov, som icke kan fyllas med anlitande av befintliga trafikmedel.

Trafiktillstånd skall upptaga de villkor och bestämmelser för trafiken, som prövas nödiga. Därvid skall föreskrivas, att i trafiken tjänstgörande förarens arbetstid under tjugufyra på varandra följande timmar icke, där ej särskilt förhållande annorlunda påkallar, får överskrida tretton timmar, att i förarens arbetstid skall inräknas all den tid han tillbringar å automobilen ävensom sådana raster, som understiga tjuugu minuter eller varunder han icke äger frihet att avlägsna sig från automobilen, samt att ingen må utan uppehåll om minst trettio minuter föra automobil under längre tid än sex timmar.

3 mom. Av länsstyrelses beslut om tillstånd till linjetrafik skola avskrifter tillställas vederbörande vägstyrelse, polismyndighet och statspolisavdelning, varjämte meddelande om beslutet skall intagas i tidning i orten.

Avskrift av länsstyrelses beslut om tillstånd till länstrafik skall tillställas polismyndigheten i den ort, varest automobil, som användes i trafiken, har sin stationsort, ävensom vederbörande statspolisavdelning.

Över inom varje län gällande tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik skall årligen genom länsstyrelsens försorg föras och utgivas förteckning enligt därom av Konungen meddelade bestämmelser.

Om meddelat — — — besiktningsman underrättelse.

#### 44 §.

1 mom. Utövar någon — — — femhundra kronor.

Till enahanda ansvar vare den förfallen, som utan tillstånd bedriver sådan uthyrning, varom i 23 § 2 mom. förmåles.

Är på — — — fall tillämpas.  
Uraktlåter någon — — — stycket sägs.

---

<sup>100</sup> Denna förordning träder i kraft den ..... Där tillstånd till läns- eller stadstrafik beviljats före nämnda dag, skall beträffande skyldighet att verkställa körning fortfarande gälla vad i äldre rätt varit därom stadgat, dock att vederbörande myndighet må på ansökan av tillståndshavare medgiva jämkning i nämnda skyldighet i enlighet med i 25 § 2 mom. meddelade bestämmelser.

---

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Inledning . . . . .	9
Gällande bestämmelser om yrkesmässig trafik . . . . .	11
Sammanfattning av utredningsmännens förslag . . . . .	13
Begränsning av tillstånd till yrkesmässig trafik. . . . .	15
Definitionen å yrkesmässig automobiltrafik . . . . .	18
Linjetrafik . . . . .	18
Stads- och länstrafik . . . . .	22
Prövning av ansökan om trafiktillstånd; trafiknämnder . . . . .	41
Ikraftträdande av beslut om trafiktillstånd . . . . .	46
Uthyrningsrörelse . . . . .	47
Förteckning å tillstånd till yrkesmässig trafik . . . . .	56
Vissa underrättelser till statspolisen m. m. . . . .	58
Arbetstidens längd . . . . .	60
Trafikbok . . . . .	66
Särskilda spörsmål . . . . .	67
Övergångsbestämmelser . . . . .	72
Bilaga . . . . .	74

---