

Nr 338.

Av herr **Lindley** och herr **Berg, Robert**, i anledning av Kungl. Maj:s proposition med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil.

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 161 med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil få vi anföra följande:

Vid fastställande av tidtabeller för omnibustrafiken, har man i regel endast tagit hänsyn till avgångstiden från respektive ändstationer, medan däremot framkomsttiden till andra ändstationer, eller mellanliggande stationer, icke inryckts i tidtabellen, då den ingivits och fastställts till vederbörande myndigheter. Detta har medfört, att den tid som tillmätts förarna att köra bussen mellan ändstationerna, i många fall tilltagits så knappt, att föraren icke kunnat hinna fram i tid till ändstationen, för att där taga returtur utan att han måste överskrida den i lag fastställda körhastigheten. Detta förhållande inträffar i all synnerhet om föraren måste stanna vid många hållplatser, för upptagande eller avlämnande av passagerare. När därför tidtabellerna skola fastställas av vederbörande myndighet, böra desamma upptaga icke bara avgångstiden från begynnelsestationen utan jämväl framkomsttiden till ändstationen, därvid hänsyn också måste tagas till hur många hållplatser som finns mellan dessa båda stationer.

Bland dem som ha det allra största intresset för att de tidtabeller som skola fastställas, icke innefatta uppgifter och tider som göra det svårt att följa desamma, äro de i trafiken anställda förarna. Dessa böra därför beredas tillfälle att yttra sig över de till tillståndsbeviljande myndighet ingivna förslagen till tidtabeller. Sådant yttrande bör därför, utöver de i § 18 omnämnda representanterna för övriga trafikföretag, jämväl infordras från de i trafiken anställda förarnas organisationer, vilken i detta fall bör vara den fackorganisation, som slutit för förarna gällande kollektivavtal.

En grupp som i stor utsträckning tvingas överträda såväl körhastighet som gällande arbetstidsbestämmelser — evad dessa bestämmelser äro fastställda i motorförordningen eller arbetstidslagen — äro de förare vilka tjänstgöra på bilar som gå i fjärrtrafik. Den trafikbok som dessa skola föra har icke visat sig tillräckligt upplysande då det gäller att kontrollera deras kör- och arbetstid. De fjärrtrafikutövare som enligt det nya förslaget skola erhålla tillstånd att utöva fjärrtrafikrörelse böra därför kunna åläggas att föra journal med uppgift om avgångs- och ankomsttider för varje bil som erhåller eller avlämnar gods hos fjärrtrafikutövarens uppsamlingsställen, vilken journal därjämte bör upptaga namnet och körkortsnummer på den eller de chaufförer som bemannat bilen.

Erfarenheten har visat att innehavet av rättigheter till utövande av yrkesmässig trafik kan göras till föremål för försäljning, utan att vid försäljning av rättigheten bil medföljer. I synnerhet har det visat sig att innehavare av sådana rättigheter vid inträffat konkurstillstånd bedrivit handel med rättigheterna. Sålunda har det inträffat att en handelsfirma, vilken på sig haft registrerat ett visst antal rättigheter, försatts i konkurs, — vilken konkurs emellertid avskrivits på grund av bristande tillgångar till konkurskostnadernas gäldande. Efter det konkursen avskrivits har i firman intagits delägare, vilken härför fått betala en viss ersättning, utan att firman haft andra tillgångar än rättigheterna, vilka icke för konkursmassan haft något realiserbart värde.

I andra fall ha personer, som innehaft sådana rättigheter, men icke använt desamma på lång tid, mot kontant vederlag överlämnat dem till annan person. Detta har i regel skett på så sätt, att köparen låtit i säljarens namn registrera en bil på rättigheten, varefter inför myndigheterna uppgivits att köparen övertager bilen av säljaren. I andra fall har det förekommit att sådana innehavare av rättigheter annonserat platser lediga hos sig, vilkas erhållande emellertid förbundits med villkor att vederbörande skola genom lån eller kontanta insatser bereda tillståndsinnehavaren möjlighet att anskaffa bilar. För att råda bot på dessa missförhållanden bör i förordningen intagas bestämmelser att om rättighetsinnehavare försättes i konkurs, de innehavda rättigheterna omedelbart skola indragas och att i de fall, där vederbörande rättigheter icke utnyttjas, desamma efter en viss kortare tid, förslagsvis 2 månader, skola indragas. (Se bilaga.)

Behovet av i förordningen omnämnd förening av tillståndsinnehavare för beställningstrafik, vilka jämväl kunna genom upprättande av beställningskontor på ett bättre sätt utnyttja sina bilar, torde icke behöva diskuteras. Däremot kan man anse det vara mindre lämpligt att endast en sådan förening skulle kunna komma att bli godkänd för varje slag av sådan trafik. Det torde nämligen icke vara lämpligt, vilket också erfarenheten visat, att i detta fall sammanföra innehavare av tiotal rättigheter med innehavare av endast en rättighet, vilken utan att ha någon anställd driver trafiken för egen utkomst. Dessa senare böra beredas tillfälle att sammansluta sig i egen förening, om de så önska, och själva upprätta sitt beställningskontor, enär mellan dem och de s. k. storåkarna ofta uppstå intressekonflikter, som gör det nödvändigt för de förra att mot de senare intaga en självständig ställning.

Många av de olyckor som under de gångna åren inträffat vid våra järnvägsövergångar, torde kunna leda sitt ursprung till att föraren av bilen icke haft normalt färgsinne och sålunda icke förmått rätt uppfatta de signaler, som finnas anbragta vid korsning emellan järnväg och landsväg. Om man emellertid icke anser sig kunna begära att varje innehavare av körkort skall kunna förete intyg om normalt färgsinne, torde ett sådant krav emellertid vara fullt berättigat då det gäller förare i yrkesmässig trafik. För erhållande av trafik kort bör därför jämväl uppställas som villkor att vederbörande skall kunna förete intyg om normalt färgsinne.

Vid utfärdande av de senaste förordningarna för motortrafik, ha i fråga om arbetstiden för förarna i den yrkesmässiga trafiken icke bara lagts arbetstidsuppfattning, utan också i lika hög grad omsorg om trafiksäkerheten. I det nu föreliggande förslaget har emellertid arbetstidsuppfattningen blivit den dominerande synpunkten. Bestämmelserna i propositionens paragraf 35 skulle komma att verka på så sätt, att i en handelsfirma inom trafikbranschen med fyra ägare, vilka själva köra, och fem anställda begränsningen till högst 10 timmars tjänstgöring skulle komma att gälla för de anställda, medan däremot för ägarna ingen begränsning ifråga om arbetstiden skulle finnas. I denna paragraf bör därför sådan ändring göras, att densamma i huvudsak, med bibehållande av inskränkning till 10 timmar som längsta arbetstiden för förare i yrkesmässig trafik, får samma räckvidd som finns i nuvarande motorförordnings paragraf 27 mom. 7.

Den priskonkurrens som funnits inom den yrkesmässiga trafiken, i synnerhet evad som enligt propositionen hänföres till närtrafik, har många gånger tagit sig uttryck som icke varit till fördel för den allmänhet som skulle betjänas och ej heller för vare sig innehavarna av rättigheterna eller hos desamma anställda förarna. Den rätt som enligt moment 3 i paragraf 36 av propositionen skulle givas myndighet som äger fastställa taxa, evad det gäller linje- och fjärrgodstrafik, bör utökas att jämväl omfatta närtrafiken. I varje fall då det gäller personbilarna eller droskbilarna. I det senare fallet torde taxan lätt kunna avvägas på ett lämpligt sätt därigenom att taxameter kommer att bli obligatorisk för detta slag av trafik.

På grund av det anförda hemställa vi alltså,

att § 7 mom. 2 måtte erhålla följande lydelse:

»Ansökan — — — befordringen, innefattande uppgift om avgångs- och framkomsttid, med hänsyn tagen till de mellanstationer vid vilka uppehåll skall göras, som önskas — — —.»

att till § 16 fogas en ny punkt:

»9) Att det skall åligga fjärrtrafikutöware att föra sådan journal, som upptager avgångs- och ankomsttider för varje bil som erhåller och avlämnar gods hos fjärrtrafikutövarens uppsamlingsställen, vilken journal jämväl skall upptaga namnet och körkortsnummer på den eller de chaufförer som bemanna bilen.»

att § 18 erhåller följande lydelse:

»Till efterrättelse — — — övriga trafikföretag samt den fackorganisation som i trafiken anställda förare tillhöra, lämnas tillfälle — — —.»

att till § 22 fogas följande bestämmelser:

»Mom. 3. Om innehavare av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik försättes i konkurs, anses trafikillståndet hava upphört den dag konkursen trädde i kraft, eller den senare dag som vederbörande tillståndsgivande myndighet, på konkursförvaltningens framställning, anser sig böra fastställa.

Mom. 4. Om innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik icke har egen vagn registrerad på tillståndet, och icke inom en tid av två månader låter registrera godkänd vagn, anses trafiktillståndet hava upphört den dag, två månader gått till ända, från det vagnen avfördes från trafiktillståndsregistret.»

att § 31 erhåller följande lydelse:

»Innehavare av tillstånd till beställningstrafik skall, därest den tillståndsbeviljande myndigheten därom förordnat, vara skyldig att efter eget val ansluta sig till vissa av nämnda myndighet godkända föreningar av utövare av yrkesmässig trafik, för upprättande av beställningskontor eller för handhavande av de gemensamma uppgifter, som myndigheten finner eljest böra för trafikens ordnande åläggas en sådan sammanlutning.»

att § 34 mom. 2 erhåller följande lydelse:

»Trafikkort — — — trafik, samt intyg från läkare om att sökanden besitter normalt färgsinne.»

att § 35 erhåller följande lydelse:

»I företag för yrkesmässig trafik, samt ifråga om förare, på vilka lagen om arbetstidens begränsning — — —.»

att § 36 mom. 3 erhåller följande lydelse:

»Myndighet som äger fastställa taxa, må så vitt linje- eller fjärrgodstrafik och beställningstrafik angår, antingen — — —.»

Stockholm den 21 mars 1936.

Charles Lindley.

Rob. Berg.

Bilaga.

Avskrift.

Till Poliskammaren.

Vid ett flertal tillfällen ha vi haft anledning konstatera att öppen eller förtäckt handel med lastbilsrättigheter förekommit. Som regel följer med rättigheten en mer eller mindre oduglig bil, vilken av köparen omedelbart skrotas, när den icke kan användas för sitt ändamål, men i flera tillfällen gör man sig icke ens besvär med detta, utan nöjer sig med en förklaring att vederbörande »utan vederlag överlåter sin rättighet», denna sista fras täcker i regel en faktisk köpesumma på 100 à 200 kronor.

I ett annat fall ha vi haft tillfälle konstatera annat slags handel med rättigheter. Åkeriägaren Birger Larsson har sedan en längre tid haft 5 rättigheter, men ingen vagn. Under förra året sålde han rättigheten att arbeta hos sig till en chaufför för 500: — kronor och under början av innevarande

år ytterligare en sådan rättighet för 500:— kronor. Beloppen användes för att göra första inbetalningen på en gammal bil. Vid förhandlingar som vi fört med Larsson i denna sak förklarade han öppet att han komme att fortsätta med sådan försäljning. Vi få därför hemställa att poliskammaren måtte indraga samtliga Larssons rättigheter som icke nu äro besatta med bilar.

För Göteborgs transportarbetares
samorganisation:

John Christensson.

Vidimeras:

M. Leijon.

B. Palmgren.

Bilaga.

Avskrift.

Göteborg den 21 februari 1936.

Till Poliskammaren, Göteborg.

Med anledning av poliskammarens remisshandling av den 18 februari 1936, vari kammaren berett oss tillfälle inkomma med påminnelser, med anledning av den utredning som företagits på grund av en vår anmälan som inkom till kammaren den 9 augusti 1935, få vi meddela, att vi icke i det aktuella fallet Birger Larsson ha något att tillägga utöver vad i skrivelsen sagts samt undertecknad Christensson vid förhör inför centralpolisen meddelat.

Själva principfrågan kunna vi emellertid berika med ytterligare ett par exempel.

Den 24 januari 1928 erhöll herr Gustav Leopold Larsson rättighet att driva lastbilstrafik med en vagn. I juni månad 1935 togs denna vagn ur trafik — den hade ej använts sedan 1934 — sedan dess har ingen vagn insatts på rättigheten. Den 15 februari 1936 inkom till poliskammaren en ansökan från fru Elin Adolfsson på Gårda, om tillstånd att få på sig transporterad den rättighet Larsson innehade, enär fru Adolfsson skulle övertaga Larssons åkerirörelse. Med ansökan från fru Adolfsson följde en förklaring från Larsson, dagtecknad den 7 februari 1936, vari han förklarade sig överlåta sin åkerirörelse till fru Adolfsson, med vilken rättigheten utan särskilt vederlag skulle följa. Den 7 februari hade emellertid Larsson ingen rörelse, ty först den 10 februari, alltså tre dagar efteråt lät han hos länsstyrelsen registrera en bil, vilken icke kunnat påföras rättigheten förr än någon dag senare. Enligt vad Larsson förklarat för åtminstone två personer, har han icke någon bil, utan har lånat ut sin rättighet till fru Adolfsson, vilken satt in en vagn i Larssons namn, för att camouflera försäljningen av rättigheten utan vare sig vagn eller rörelse.

Ett annat fall är ändå mera upprörande och har endast kunnat låta sig genomföras därigenom att rättigheterna kunna göras till föremål för försäljning.

Den 12 februari 1932 registrerade herr Karl Magnus Wallin en firma »Hamnens speditioner och transporter». Året förut hade samma man låtit

registrera en annan firma »Hamnkanalens speditjons- och transportbyrå». För båda firmorna lyckades han erhålla sex lastbilsrättigheter, alltså 12 tillsammans. Firmorna drevo ren dumpingsverksamhet inom branschen, med följd att desamma icke kunde gå länge. På försommaren 1935 lämnade chaufförerna sin tjänst hos Wallins båda firmor, sedan det visat sig att han icke kunde betala lönerna. Vid detta tillfälle resterade han cirka 2,000 kronor i löner. Den fackförening som chaufförerna tillhörde blockerade firmorna för utbetald lön. Under sommaren togo försäljarna tillbaka sina bilar, sedan Wallin icke kunnat betala amorteringarna på desamma. Den 6 september 1935 försattes Wallin i konkurs av Göteborgs rådhusrätt. Då det emellertid visade sig att det endast fanns kr. 12:50 i tillgångar, avskrevs konkursen den 11 oktober. Den 18 i samma månad upptogs till delägare i »Hamnkanalens speditjons- och transportbyrå» en Arvid Julius Johansson från Falkenberg, vilken för nöjet att övertaga betalningsansvaret för firmans skulder och bli med i en åkerifirma, som visserligen hade sex rättigheter, men inga bilar, enligt egen uppgift betalade 1,800 kronor. Den 25 oktober lämnade Wallin firman, varefter Johansson ensam fick svara för firman, med följd att han måste utbetala firmans skuld till chaufförerna, varigenom priset för sex rättigheter steg till 2,800 kronor. När Johansson kom in som delägare i firman, hade densamma icke utövat någon rörelse på fyra à fem månader. Något tal om betalning för good will kan sålunda icke här ifrågakomma, det föreligger en regelrätt försäljning av rättigheter, som blir så mycket mera osmaklig som ford-ringsägarna hos Wallin icke kunnat tillgodogöra sig ersättningen, enär rättigheterna icke hade något värde i konkursmassan. De rättigheter, som Wallin har kvar i »Hamnens speditioner och transporter», har han förklarat sig också ha köpare till, förmodligen skall även här någon om saken okunnig luras att utgiva något tusental kronor för dessa.

Möjligheten att komma till rätta med denna trafik är givetvis svår, men poliskammaren torde kunna utfärda så pass restriktiva bestämmelser, att de i största möjliga utsträckning skola stoppa upp kommersen med rättigheter.

Vi skulle vilja hemställa att poliskammaren ville besluta följande:

Om en innehavare av rättigheter går i konkurs dragas rättigheterna omedelbart in, så vida icke förvaltaren i konkursen förklarar sig behöva desamma för avyttring av rörelsen i sin helhet, men att de i så fall skola vara besatta med bilar som äro konkursboets egendom;

att om innehavare av rättigheter eller rättighet, icke har dessa besatta med bilar, rättigheterna omedelbart indragas;

att i de fall en innehavare av rättigheter, vilken driver rörelse som yrkesmässig bilägare, men låter enstaka av sina rättigheter stå utan vagnar, detta icke medgives mer än sex månader, efter vilken tid rättigheten indragas;

att vid överlåtelse av rättighet med vagn, detta icke medgives med mindre vagnen varit registrerad på rättigheten minst ett år och då bevisligen använts för rörelsens del.

För Göteborgs transportarbetares
samorganisation.

John Christensson.

Vidimeras:

M. Leijon.

B. Palmgren.