

Nr 161.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil; given Stockholms slott den 6 mars 1936.

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 angående yrkesmässig trafik med automobil.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Henning Leo.

F ö r s l a g
till
förordning angående yrkesmässig trafik med automobil.

Härigenom förordnas som följer:

Begreppet yrkesmässig trafik.

§ 1.

Med *yrkesmässig trafik* förstås i denna förordning trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålles åt allmänheten. För sådan trafik gäller, utöver eller i stället för bestämmelserna om annan automobiltrafik, vad i denna förordning nedan stadgas.

Om uppsikt över den yrkesmässiga trafiken.

§ 2.

Länsstyrelserna hava att var för sitt län tillse, att den yrkesmässiga trafiken med hänsyn till det samlade trafikbehovet i länet ändamålsenligt inordnas i det trafiksystem, som bildas av övriga trafikföretag, och i övrigt på lämpligt sätt handhaves.

§ 3.

Jämte den tillsyn över den yrkesmässiga trafiken, som enligt § 2 åligger länsstyrelserna, ankommer det på en därför särskilt inrättad central myndighet — vägtrafikmyndigheten — att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken och främja en sund utveckling därav. I fråga om vägtrafikmyndighetens verksamhet meddelar Konungen närmare föreskrifter.

Beteckningar för olika slag av yrkesmässig trafik m. m.

§ 4.

Yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss sträckning eller mellan vissa orter benämnes i denna förordning *linjetrafik*.

Till linjetrafik är även att hänföra det fall, att utöware av yrkesmässig trafik plägar oberoende av beställning å olika platser upptaga och samtidigt befordra passagerare eller gods för mera än en avsändare.

Linjetrafik, ombesörjd genom omnibus, kallas nedan *omnibustrafik*.

Yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra under linjetrafik, sammanfattas under uttrycket *beställningstrafik*.

Beställningstrafik för godsbefordran benämnes *närgodstrafik*, där utsträckningen av densamma är begränsad på sätt i § 25 är stadgat, samt i övriga fall *fjärrgodstrafik*.

Linjetrafik för godsbefordran benämnes *närgodslinjetrafik*, där utsträckningen därav är begränsad jämlikt § 25, samt eljest *fjärrgodslinjetrafik*.

Trafik, som uteslutande avser befordran av mjölk eller slaktdjur, skall, oavsett transportens längd, vara att hänföra under närgods- eller närgodslinjetrafik.

§ 5.

Mom. 1. Rätt till utövande av linje- eller beställningstrafik för personbefordran innebär, på sätt tillståndsbefviljande myndigheten äger närmare bestämma, rätt till befordran även av passagerares resgods samt, därest och i den omfattning samma myndighet må finna skäl sådant medgiva, jämväl av paketgods.

Mom. 2. Lastautomobil i yrkesmässig trafik må, i den mån tillståndsbefviljande myndighet ej jämlikt § 32 medgivit tillstånd att därmed befordra personer, icke tagas i anspråk för sådan befordran annat än för så vitt fråga är om personer, som erfordras för automobilens framförande eller skötsel eller för dess på- eller avlastning eller för utförande av arbete, vid vilket automobilen användes.

§ 6.

Mom. 1. Yrkesmässig trafik må bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd (*trafiktillstånd*).

Mom. 2. Trafiktillstånd meddelas beträffande fjärrgodstrafik eller fjärrgodslinjetrafik av vägtrafikmyndigheten.

Till beställningstrafik med stationsort i stad, vars invånarantal uppgår till minst 50,000, meddelas, med undantag för fjärrgodstrafik, tillstånd av polismyndigheten i staden.

I övriga fall meddelas trafiktillstånd av länsstyrelse.

Mom. 3. Där trafik, till vars bedrivande tillstånd av länsstyrelse erfordras, kan komma att utsträckas över mera än ett län, ankommer prövningen av ansökan om trafiktillstånd, så vitt linjetrafik angår, å länsstyrelserna i de län, där trafiken skall äga rum, samt i fråga om beställningstrafik å länsstyrelsen i det län, varest stationsorten är avsedd att förläggas.

Om ansökningsförfarandet.

§ 7.

Mom. 1. Vid ansökan om trafiktillstånd skola fogas handlingar, som äro ägnade att bestyrka sökandens lämplighet såsom utöware av det slag av yrkesmässig trafik, ansökningen avser, ävensom, så vitt ej avses fjärrgodstrafik, bedriven med andra än sökanden tillhöriga automobiler, uppgift om typ och antal av de automobiler, som äro avsedda att användas för trafiken, med angivande av den största last eller det högsta antal personer, som skall kunna med varje automobil befordras.

Mom. 2. Ansökan om tillstånd till linjetrafik skall, utöver vad i mom. 1 anges, innehålla uppgifter om linjesträckning eller om de orter, mellan vilka trafiken skall bedrivas, samt huruvida trafiken skall omfatta persontrafik eller godstrafik eller bådadera, ävensom uppgifter om den taxa samt, i förekommande fall, den tidtabell för befordringen, som önskas fastställd, och om huru trafiken i övrigt skall anordnas och bedrivas.

Mom. 3. Ansökan om tillstånd till fjärrgodstrafik skall innehålla organisationsplan för trafikens bedrivande; åliggande det i övrigt sökanden att tillhandagå med de uppgifter, som vägtrafikmyndigheten för ärendets prövning finner skäl infordra. Där ansökningen eljest avser rätt till beställningstrafik, skall tillämnad stationsort uppgivas.

§ 8.

Ansökan om tillstånd till linjetrafik inom mer än ett län skall, om prövningen därav ankommer på länsstyrelse, inlämnas till länsstyrelsen i det län, varest längsta delen av vägsträckan är belägen.

§ 9.

Över ansökan om tillstånd till sådan linjetrafik, som det tillkommer länsstyrelse att bevilja, skall denna myndighet ej mindre höra vederbörande polismyndighet samt trafikföretag, som beröras av den ifrågasatta trafiken, än även, om förhållandena därtill föranleda, på lämpligt sätt lämna vederbörande vägstyrelse, kommuner och andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig. Avser ansökningen rätt till omnibustrafik uteslutande inom viss stad eller inom stad med dess närmaste omgivning, skall, om ansökningen icke sker å stadens vägnar, dylikt tillfälle alltid beredas vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet i staden. Beträffande ansökan, avseende rätt till befordran i linjetrafik uteslutande av gods, som omförmäles i § 4 sista stycket, eller av skolbarn till eller från skolan, må infordrandet av yttranden efter länsstyrelsens beprövande inskränkas eller underlåtas.

Över ansökan om tillstånd till sådan linjetrafik, för vars bedrivande vägtrafikmyndighetens tillstånd erfordras, skall nämnda myndighet infordra yttrande av vederbörande länsstyrelse eller länsstyrelser, vilka verkställa den utredning, som för ändamålet erfordras.

§ 10.

Över ansökan om tillstånd till beställningstrafik, som icke är att hänföra till fjärrgodstrafik, skall myndighet, som har att meddela dylikt tillstånd, 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 ävensom, där så anses lämpligt, infordra yttrande från sammanslutningar av utövare av sådan beställningstrafik, som avses i ansökningen. Kostnaderna för nämnda tillkännagivande skola gäldas av sökanden. Tillkommer ärendets avgörande länsstyrelse, skall nämnda myndighet jämväl över ansökningen höra polismyndigheten i den ort, varest automobil, som kommer att användas i trafiken, avses skola hava sin stationsort.

Utan hinder av vad nu är stadgat må ansökan, som allenast avser tillstånd att med en eljest i linjetrafik insatt omnibus eller personautomobil tillfälligt ombesörja beställningstrafik inom visst begränsat område eller å viss vägsträcka, eller befordran i beställningstrafik uteslutande av gods, som avses i § 4 sista stycket, omedelbart upptagas till prövning, om skäl därtill äro.

§ 11.

Över ansökan om tillstånd till fjärrgodstrafik skall vägtrafikmyndigheten infordra yttrande av länsstyrelserna i samtliga län inom det uppgivna fjärrtrafikdistriktet. Före yttrandes avgivande skall länsstyrelse verkställa erforderlig utredning.

§ 12.

Polismyndighet, som äger meddela tillstånd till beställningstrafik, har att före den 1 december varje år meddela länsstyrelsen uppgift om tidning, i vilken tillkännagivanden angående sådana ansökningar om tillstånd till dylik trafik, över vilka polismyndigheten har att meddela beslut, komma att under nästföljande år införas. Dylik uppgift ävensom motsvarande uppgift å tidning, i vilken ansökningar om sådant tillstånd till beställningstrafik, som det tillkommer länsstyrelse att meddela, komma att tillkännagivas, skola intagas i länskungörelserna under senare hälften av sagda månad.

§ 13.

Utan hinder av vad i §§ 9—11 föreskrivits, må ansökan om trafiktillstånd genast avslås, därest det synes uppenbart, att densamma ej bör beviljas.

§ 14.

Vad angående behandling av ansökan om trafiktillstånd är i §§ 9—13 stadgat skall, utom för så vitt angår omnibustrafik, i tillämpliga delar gälla jämväl beträffande behandling av ansökan om ökning i det antal automobiler, med vilket yrkesmässig trafik må av utövare av sådan trafik bedrivas,

eller om insättande av släpfordon i sådan trafik eller om sådant utbyte av automobil eller släpfordon, som medför ökning med mera än tjugu procent av den största last eller det högsta antal personer, som må befordras med fordon, vilket användes för trafikens bedrivande.

Angående trafiktillstånds beviljande.

§ 15.

Mom. 1. Ej må trafiktillstånd meddelas, därest ej den ifrågasatta trafiken finnes behöflig med hänsyn till redan befintliga trafikföretag samt i övrigt lämplig.

Trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkande omständigheter finnes lämplig såsom utöware av yrkesmässig trafik. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökningens ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan. Avser ansökning tillstånd till linjetrafik i anslutning till eller under konkurrens med trafik, bedriven av järnvägs-, ångbåts- eller förut bestående linjetrafikföretag, skall, därest tillstånd meddelas, sådant i första hand lämnas innehavare av dylikt företag, därest denne ansökt därom och i övrigt finnes lämplig såsom trafikutöware; dock att beträffande rätt att erhålla tillstånd till fjärrgodslinjetrafik skall gälla vad i § 17 är därom stadgat.

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Så vitt ej angår fjärrgodstrafik, i vad den är avsedd att bedrivas med andra än sökanden tillhöriga automobiler, eller omnibustrafik, skall tillståndet innefatta föreskrifter om det antal automobiler, med vilka trafiken må bedrivas, med angivande av den största last eller det högsta antal personer, som skall kunna med varje automobil befordras. Där så lämpligen kan ske, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Beträffande linjetrafik skall, såvida ej särskilda skäl till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka. I fråga om beställningstrafik, som icke är att hänföra till fjärrgodstrafik, skall bestämmas ort, å vilken automobil, som brukas i trafiken, skall vara stationerad (*stationsort*).

Mom. 2. Vad om trafiktillstånd ovan är stadgat skall i tillämpliga delar gälla jämväl om beslut innefattande tillstånd i sådant ärende, som i § 14 sägs.

§ 16.

Tillstånd till bedrivande av fjärrgodstrafik innebär för vederbörande tillståndshavare (*fjärrtrafikutöware*) rätt i förening med skyldighet att inom av vägtrafikmyndigheten bestämt område (*fjärrtrafikdistrikt*) upptaga beställningar å samt ombesörja utförandet av till fjärrgodstrafik hänförliga

transporter, utgående från ort inom fjärrtrafikdistriktet. Dylikt tillstånd bör inom varje fjärrtrafikdistrikt meddelas allenast en eller eljest ett begränsat antal företagare, som äga förutsättningar för organiserande och bedrivande av fjärrgodstrafik. Under i övrigt lika förhållanden bör tillstånd företrädesvis lämnas organisation av närtrafikutövare.

Såsom villkor utöver vad i denna förordning är stadgat eller eljest av vägtrafikmyndigheten föreskrives skall för rätt till bedrivande av trafik av nu ifrågavarande slag, därest och i den mån ej samma myndighet på grund av särskilda förhållanden annorlunda förordnat, gälla:

1) att fjärrtrafikutövare skall, i vad på honom ankommer, vara skyldig tillgodose behovet av fjärrgodstrafik med lastautomobiler inom fjärrtrafikdistriktet samt för detta ändamål sörja för att lämpliga, för yrkesmässig trafik i vederbörlig ordning godkända lastautomobiler jämte förare äro till erforderligt antal tillgängliga på lämpliga orter inom distriktet;

2) att fjärrtrafikutövare skall, så vitt lämpligen kan ske och vägtrafikmyndigheten ej annat medgivit, för omförmälda ändamål i första hand anlita utövare av närgodstrafik och företrädesvis dem, som före denna förordnings ikraftträdande yrkesmässigt ombesörjt godstransporter på långa avstånd, ävensom taga i anspråk nämnda trafikutövares för yrkesmässig trafik i vederbörlig ordning godkända och brukade automobiler;

3) att fjärrtrafikutövare skall vara underkastad kontroll av vägtrafikmyndigheten eller dess ombud såväl i avseende på anordningarna för trafiken som i fråga om dess bedrivande samt pliktig att verkställa de ändringar däri, som av nämnda myndighet eller dess ombud i vederbörlig ordning föreskrivas för bättre tillgodoseende av trafikbehovet eller för vinnande av ökad trafiksäkerhet, ävensom att för samma ändamål samarbeta med andra trafikföretag i enlighet med av vägtrafikmyndigheten meddelade bestämmelser;

4) att beställningar å transporter, som äro avsedda att genom fjärrtrafikutövares försorg verkställas, skola registreras vid av denne å lämpliga platser upprättade beställningskontor, där jämväl i enlighet med av trafikutövaren meddelade anvisningar transporterna skola fördelas mellan vederbörande närtrafikutövare under iakttagande att före denna förordnings ikraftträdande bestående kundförhållanden mellan trafikant och närtrafikutövare i största möjliga utsträckning respekteras;

5) att för rörelsens bedrivande anlitad förare icke må vid körning i fjärrgodstrafik för egen eller andras räkning medföra gods utöver vad av fjärrtrafikutövaren eller behörigt ombud för denne medgivits samt ej heller, där est och i den mån han ej därtill i behörig ordning bemyndigats, uppbära trafikutövaren i anledning av verkställd transport tillkommande betalning;

6) att ersättning för av närtrafikutövare på uppdrag av fjärrtrafikutövaren utförda transporter i fjärrgodstrafik skall utgå enligt grunder, som för samtliga av honom anlitade närtrafikutövare under lika förhållanden medföra samma rätt;

7) att fjärrtrafikutövare beträffande ansvarighet för skada å gods, som befordras i av honom bedriven trafik, samt skyldighet att till täckande av

nämnda ansvar ombesörja försäkring utöver vad eljest är beträffande försäkringsplikt stadgat skall vara underkastad de bestämmelser, som av vägtrafikmyndigheten meddelas; samt

8) att det skall åligga fjärrtrafikutövare att för behörigt utövande av trafiken ställa ekonomisk garanti, därest och i den omfattning vägtrafikmyndigheten därom förordnat.

§ 17.

Tillstånd till bedrivande av fjärrgodslinjetrafik må meddelas allenast den, som uppfyller de i § 16 stadgade villkor för erhållande av tillstånd till fjärrgodstrafik, och företrädesvis utövare av fjärrgodstrafik, inom vars fjärrtrafikdistrikt den ifrågasatta linjetrafiken är avsedd att framgå.

I fråga om fjärrgodslinjetrafik skall i tillämpliga delar gälla vad angående fjärrgodstrafik är i nyssnämnda § stadgat.

§ 18.

Till efterrättelse för bedrivande av omnibustrafik samt, där så finnes lämpligt, jämväl för annan linjetrafiks bedrivande bör av tillståndsbeviljande myndighet i erforderlig omfattning fastställas tidtabell. Över av trafikutövaren ingivet förslag därtill böra, innan tabellen fastställs, representanter för övriga trafikföretag lämnas tillfälle att yttra sig i den utsträckning, som provas lämplig.

Tillfälliga avvikelser från fastställd tidtabell må äga rum efter vederbörande polismyndighets medgivande; skolande i dylikt fall polismyndighetens beslut eller avskrift därav medföras å automobilen.

§ 19.

Därest och i den mån det för underlättande av varutransporter finnes behöfligt och lämpligt, må innehavare av rätt till linjetrafik åläggas skyldighet att i samtrafik med annat trafikföretag ombesörja linjetrafik för godsbefordran mot ersättning enligt överenskommen eller i vederbörlig ordning fastställd taxa. Där anledning till meddelande av dylikt beslut förekommer, bör, efter det representanter för därav berörda trafikföretag lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet, trafikutövaren åläggas att inom viss tid inkomma med bevis, att överenskommelse om samtrafik träffats vid äventyr att, där så icke skett, trafikutövaren skall vara underkastad beslut, som vederbörande myndighet må finna skäl i ämnet meddela.

Beslut, varom nu är fråga, meddelas, så vitt transporter i närgodslinjetrafik angår, av länsstyrelse samt beträffande transporter i fjärrgodslinjetrafik av vägtrafikmyndigheten.

§ 20.

Beslut, innefattande beviljande av trafiktillstånd eller ändring i eller indragning på viss tid eller återkallande av förut beviljat sådant tillstånd, ävensom beslut om bifall till sådan ansökan, varom i § 14 är fråga, skall, då beslutet

meddelats av
vägtrafikmyndigheten

länsstyrelse

polismyndighet i stad

delgivas

länsstyrelse, som om beslutet underrättar vederbörande polismyndighet, statspolisavdelnings föreståndare och besiktningsman för motorfordon;

vägtrafikmyndigheten, polismyndighet, statspolisavdelnings föreståndare och besiktningsman för motorfordon samt, så vitt angår sådan linje- eller närgodstrafik, som kan komma att utsträckas till angränsande län, jämväl länsstyrelse inom detta län, vilken om beslutet underrättar vederbörande;

vägtrafikmyndigheten, länsstyrelse, statspolisavdelnings föreståndare och besiktningsman för motorfordon.

Underrättelse om beslutet skall tillika genom vederbörande länsstyrelses försorg intagas i länskungörelserna.

Angående trafikregister.

§ 21.

Länsstyrelse skall föra förteckning dels över innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik inom länet dels ock över de automobiler, som av dessa användas i dylik trafik; dock, så vitt beställningstrafik angår, allenast över automobiler, stationerade i länet. Förteckning skall föras särskilt för linje- och särskilt för beställningstrafik samt med uppdelning i vardera fallet på trafik för person- och för godsbefordran.

Då trafiktillstånd eller medgivande att för yrkesmässig trafik använda automobil återkallats eller på viss tid indragits, skall detta i vederbörande förteckning anmärkas.

Närmare bestämmelser angående förtecknings förande meddelas av Konungen. Ett sammandrag av förteckningarna skall, på sätt Konungen bestämmer, årligen intagas i länskungörelserna.

Hos vägtrafikmyndigheten skall, på sätt Konungen närmare bestämmer, på grundval av från länsstyrelserna årligen överlämnade uppgifter föras sammanfattande register dels över samtliga i yrkesmässig trafik använda automobiler i riket dels ock angående trafik, som bedrives jämlikt trafiktillstånd, meddelade av förstnämnda myndighet.

Angående trafiktillstånds giltighetstid.**§ 22.**

Mom. 1. Där trafiktillstånd icke, på sätt i § 15 sägs, begränsas till viss kortare tid, skall detsamma, så vitt ej särskilda omständigheter till annat föranleda, meddelas att gälla tills vidare.

Mom. 2. Avlider den, som efter vederbörligt tillstånd bedriver yrkesmässig trafik, må rörelsen för dödsboets räkning fortsättas under tid av högst sex månader efter dödsfallet; dock att dödsboet i sådant fall har att inom en månad efter dödsfallet hos den myndighet, som meddelat trafiktillståndet, anmäla person, som antagits till föreståndare för rörelsen. Göres ej anmälan inom föreskriven tid eller prövas den till föreståndare antagne icke vara därtill lämplig, och har i senare fall dödsboet icke inom viss av myndigheten fastställd kort tid anmält annan person, som av myndigheten kan för ändamålet godkännas, anses trafiktillståndet hava upphört den dag, tiden för anmälningsskyldigheten gick till ända eller beslut i frågan meddelades.

§ 23.

När med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest anledning därtill förekommer, kan trafiktillstånd återkallas eller för viss tid indragas av myndighet, som meddelat tillståndet. Vägtrafikmyndigheten må ock, på framställning av vederbörande eller därest skäl därtill eljest äro, hos tillståndsbeviljande myndighet påkalla beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd ävensom under Kungl. Maj:ts prövning draga beslut, som i anledning härav meddelats.

Om delgivning av beslut, varom nu är fråga, är stadgat i § 20.

Angående med trafiktillstånd förenade rättigheter och skyldigheter.**§ 24.**

Mom. 1. Beställningstrafik för personbefordran må bedrivas inom stationsorten samt, därest och i den mån så erfordras för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits automobilens förare å stationsorten, utsträckas jämväl utom denna. Har i anledning av sådan beställning körning avslutats utom stationsorten, skall bilen utan omväg omedelbart återföras direkt till denna ort. Under återfärden må bilen även utan föregående, å stationsorten mottagen beställning tagas i bruk för personbefordran till stationsorten eller till ort, som under färden passeras, samt, där det av trängande skäl påfordras, jämväl till annan ort.

Är tillståndshavare ansluten till beställningskontor, upprättat av förening, som i § 31 sägs, gäller om den plats, vilken av beställningskontoret anvisats såsom automobilens uppställningsplats, vad ovan sagts om stationsort.

Mom. 2. Där det för tillgodoseende av tillfälligt behov av persontrafik inom visst område erfordras, må länsstyrelse medgiva, att automobil må under

viss tid användas inom sådant område utan att, på sätt i mom. 1 av denna § är stadgat, återföras till stationsorten.

Beslut, varom nu är fråga, ankommer på länsstyrelsen i det län, vareast automobilens stationsort är belägen, eller, om bilen är avsedd att för nämnda ändamål användas i annat län, på länsstyrelserna i de båda länen gemensamt.

§ 25.

Mom. 1. Gods må i närgodstrafik icke befordras utöver en viss transportlängd (*närtrafikavstånd*) inom ett för ändamålet fastställt område (*närtrafikområde*).

Närtrafikområde skall på lämpligt sätt avgränsas under iakttagande av att det i regel bör utgöra det handels- och transportområde inom ett län eller sammanhängande delar av olika län, till vilket stationsorten närmast är att hänföra. Det ankommer på vägtrafikmyndigheten att efter förslag av vederbörande länsstyrelse närmare bestämma storleken av närtrafikavstånd och närtrafikområde. Ej må utom i de delar av Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län, som äro belägna norr och väster om järnvägslinjerna Bräcke—Storlien och Bräcke—Karungi, närtrafikavstånd eller avstånd från stationsort till närtrafikområdes gräns överstiga 100 kilometer.

Mom. 2. Varje utöware av närgodstrafik skall genom försorg av den myndighet, som för honom meddelat trafiktillstånd, i samband med tillståndets beviljande eller när anledning därtill eljest förekommer, underrättas om för honom fastställt närtrafikområde och närtrafikavstånd samt för detta ändamål mot ersättning tillhandahållas erforderligt antal kartor, angivande nämnda område och avstånd. Av dylika kartor skall ett exemplar städse av förare medföras å automobil, som användes i närgodstrafik, och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman.

Mom. 3. Närgodslinjetrafik må icke utsträckas längre än vad för närgodstrafik med stationsort å linjens ändpunkt högst är medgivet.

§ 26.

Mom. 1. I närgodstrafik må, där ej med trafiktillstånd förenade villkor och bestämmelser annat föranleda, transport av gods under iakttagande av vad i § 25 är stadgat verkställas för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits automobilens förare å stationsorten. Efter det av sådan beställning föranledda transporter verkställts, skall bilen utan omväg omedelbart återföras direkt till stationsorten. Under återfärden må bilen tagas i bruk för transport av gods till stationsorten eller till ort, som under återfärden passeras, ändå att beställning å transporten icke mottagits å stationsorten.

Är utöware av närgodstrafik ansluten till beställningskontor, upprättat av förening, som i § 31 sägs, skall vad i § 24 mom. 1 andra stycket är stadgat, äga motsvarande tillämpning.

Mom. 2. För närgodstransport uteslutande inom viss stad må icke använ-

das automobil med stationsort utom staden, där ej länsstyrelsen sådant medgivit.

Länsstyrelse må ock, där skäl därtill äro, förordna, att inskränkning, som sålunda gäller i fråga om rätt till godsbefordran inom stad, även skall tillämpas inom annat samhälle eller beträffande visst område inom länet.

Länsstyrelses beslut om sådan inskränkning skall intagas i länskungörelserna.

Mom. 3. Där det för tillgodoseende av tillfälligt behov av godstransporter inom visst område erfordras, må länsstyrelse medgiva, att automobil må under viss tid användas inom sådant område utan att, på sätt i mom. 1 av denna § är stadgat, återföras till stationsorten.

Beslut, varom nu är fråga, ankommer på länsstyrelsen i det län, varest automobilens stationsort är belägen, eller, om bilen är avsedd att för nämnda ändamål användas i annat län, på länsstyrelserna i de båda länen gemensamt.

§ 27.

Till befordran i närgodstrafik eller närgodslinjetrafik må icke mottagas gods, därest av omständigheterna framgår, att detsamma genom två eller flera till varandra anslutande transporter i närgods- eller närgodslinjetrafik är avsett att befordras på längre avstånd än vad i sådan trafik är medgivet.

§ 28.

Fjärrgodstrafik må av fjärrtrafikutövare utsträckas såväl till orter, belägna inom det för honom fastställda fjärrtrafikdistriktet, som till orter utom detsamma, dock under iakttagande att gods icke må inom annat fjärrtrafikdistrikt upptagas för befordran annat än efter uppdrag av fjärrtrafikutövare i sistnämnda distrikt eller den, som med laga verkan äger företräda honom vid meddelande av sådant uppdrag.

§ 29.

Utövare av närgodstrafik må, därest och i den mån han därom anmodas av fjärrtrafikutövare eller den, som med laga verkan äger i sådant avseende företräda denne, ombesörja transporter för fjärrtrafikutövarens räkning under iakttagande av för sådan trafik gällande bestämmelser.

§ 30.

Innehavare av tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik är skyldig att mot ersättning enligt fastställd taxa samt under de villkor och enligt de bestämmelser i övrigt, som innehållas i denna förordning eller jämlikt densamma blivit fastställda i trafiktillstånd, ombesörja befordran av personer eller gods å för sådan trafik upplåtna vägar, allt under förutsättning:

- a) att befordringen icke är enligt gällande författningar förbjuden,
- b) att befordringen kan ske med automobil, som trafikutövaren erhållit tillstånd att använda i yrkesmässig trafik, eller, vad fjärrgodstrafik angår,

antingen med sådan automobil eller med automobil, vilken fjärrtrafikutövare eljest äger anlita,

c) att befordringen i övrigt icke må anses utesluten till följd av förhållande, som tillståndsinnehavare ej föranlett eller förmått avvärja,

d) att i beställningstrafik för godsbefordran avgift erlägges för hel lastbilssändning;

ägende myndighet, som fastställer trafiktillstånd, att i detta närmare angiva befordringspliktens omfattning och härvid, där så av särskilda omständigheter påkallas, helt eller delvis medgiva befrielse från enligt denna § stadgad befordringsplikt.

Innehavare av tillstånd till närgodstrafik vare för tid, varunder han åtagit sig att ombesörja transporter för fjärrtrafikutövares räkning, icke skyldig att på anfordran av annan än denne ombesörja trafik.

Har i beställningstrafik ersättning för hel automobillast erlagts, må icke utan samtycke av den, som erlagt ersättningen, gods för annans räkning transporteras å automobilen samtidigt med hans eget.

§ 31.

Innehavare av tillstånd till beställningstrafik skall, därest den tillståndsbeviljande myndigheten därom förordnat, vara skyldig att ansluta sig till viss av nämnda myndighet godkänd förening 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 sammanslutning.

Angående automobiler i yrkesmässig trafik.

§ 32.

Mom. 1. Automobil må icke användas i yrkesmässig trafik utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som meddelat trafiktillståndet, eller, ifråga om trafik, vartill tillstånd medgivits av vägtrafikmyndigheten, av länsstyrelse. Då godkännande sökes, skall företes vederbörligt utdrag ur automobilregistret eller, där automobil icke är registrerad, meddelas sådana uppgifter om automobilens beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret, ävensom intyg av besiktningsman, att automobilen är för trafiken lämplig. Ej heller må yrkesmässig trafik med tillkopplat släpfordon bedrivas, utan att släpfordonet blivit i angiven ordning för trafiken godkänt. Vid godkännande, som ovan sägs, skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må befordras med automobilen eller släpfordonet.

Rätt att utöver vad enligt § 5 mom. 2 är stadgat för befordran av personer i yrkesmässig trafik använda lastautomobil må endast undantagsvis på särskilda skäl medgivas; och skola, där tillstånd därtill lämnas, för trafiken påkallade anordningar å lastautomobilen godkännas av länsstyrelse eller,

om tillståndet lämnats av polismyndighet, av denna. Därvid skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet.

Ej må godkännande av automobil meddelas, med mindre det visas, att försäkringsplikten fullgjorts.

Godkännande eller medgivande, varom ovan sägs, kan, när anledning därtill föreligger, av vederbörande myndighet återkallas eller på viss tid indragas.

Mom. 2. För utrönande av huruvida automobil, som användes i yrkesmässig trafik för personbefordran, är i föreskrivet och lämpligt skick, skall densamma sist inom ett år efter närmast föregående besiktning uppvisas för besiktningsman inom det tjänstgöringsdistrikt, inom vilket automobilen har sin hemort, för undergående av efterbesiktning. Därvid skall företes för automobilen senast utfärdat besiktningsinstrument eller, i förekommande fall, typintyg.

Besiktningsmannen skall senast inom två dagar från besiktningens avslutande utfärda och tillhandahålla automobilens ägare bevis om att besiktningen verkställts.

Befinnes vid besiktningen automobilen icke vara i föreskrivet och lämpligt skick, skall besiktningsmannen, därest den påtalade bristfälligheten ej inom av besiktningsmannen föreskriven tid blivit avhjälpt, göra skriftlig anmälan därom hos länsstyrelsen i det län, där automobilen har sin hemort.

Angående skyldighet att för registrering anmäla den verkställda efterbesiktningen är stadgat i motorfordonsförordningen.

Har trafikstillståndet meddelats av annan myndighet än länsstyrelsen i det län, där automobilen har sin hemort, skall automobilens ägare så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från det besiktningen avslutats till dylik myndighet insända bevis om att besiktningen verkställts.

De befogenheter, som jämlikt motorfordonsförordningen tillkomma länsstyrelse att förordna om besiktning av automobil och att meddela förbud mot automobilens användande, tillkomma med avseende å automobil, som användes i yrkesmässig trafik, jämväl myndighet, som meddelat trafikstillstånd.

Mom. 3. Om den eller de autobiler, som äro godkända för yrkesmässig trafik för personbefordran, så ock om härutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelse eller annan myndighet, som i dylikt ärende meddelat beslut, lämna vederbörande besiktningsman underrättelse.

Mom. 4. Där så finnes påkallat, äger länsstyrelse föreskriva, att omnibus, vilken brukas i linjetrafik, skall vara försedd med förbandslåda av modell, som fastställts av medicinalstyrelsen.

Mom. 5. Automobil, som med stationsort i stad användes i beställningstrafik för befordran av personer, skall, där ej myndighet, som meddelat trafikstillståndet, annorlunda föreskrivit, vara försedd med av myndigheten godkänd, väl synlig taxameter.

På personautomobil, som eljest användes i beställningstrafik, skall, i den mån ej tillståndsbeviljande myndighet därifrån medgivit undantag, finnas anbragt väl synlig taxameter eller väglängdmätare, båda av modell som godkänts av myndigheten.

Vad i detta mom. är stadgat skall icke, där ej vederbörande myndighet annorlunda förordnat, tillämpas på omnibus, som med vederbörligt tillstånd användes för beställningstrafik.

§ 33.

Angående särskild beteckning å automobil, som användes i yrkesmässig trafik, ävensom angående tillhandahållande och återkallande av eller kontroll över för ändamålet använda beteckningsmärken äger Konungen meddela närmare bestämmelser.

Angående förare av automobil i yrkesmässig trafik.

§ 34.

Mom. 1. Ej må någon tjänstgöra som förare av automobil i yrkesmässig trafik utan att därtill hava erhållit särskilt tillstånd (*trafikkort*).

Trafikkort berättigar icke till förande av omnibus i yrkesmässig trafik, där ej å trafikkortet uttryckligt medgivande härtill lämnats.

Mom. 2. Trafikkort må ej utfärdas för annan än den, som innehar gällande körkort för automobil och uppnått 21 års ålder samt i övrigt efter prövning av besiktningsman befinnes lämplig såsom förare i yrkesmässig trafik.

Mom. 3. För erhållande av trafikkort har förare att till den länsstyrelse, som för honom utfärdat körkort, insända ansökan därom samt därvid föga de handlingar, som han till styrkande av sin kompetens och lämplighet vill i ärendet åberopa.

Trafikkort, vartill formulär fastställles av Konungen, gäller för trafik inom hela riket.

Vad i motorfordonsförordningen stadgas om utfärdande av duplettkörkort skall äga motsvarande tillämpning beträffande utfärdande av dupletttrafikkort.

Mom. 4. Över utfärdade trafikkort skall länsstyrelse antingen föra särskild förteckning eller göra anteckning i den liggare eller det kortregister, som, enligt vad särskilt är stadgat, skall föras över utfärdade körkort; och skall därvid för varje trafikkort antecknas nummer å trafikkortet samt dag för dess utlämnande.

Mom. 5. Innehavare av trafikstillstånd vare skyldig att till myndighet, som meddelat tillståndet, göra anmälan om varje förare, som tjänstgör i trafiken; dock att beträffande fjärrtrafikutöwares skyldighet skall gälla vad vägtrafikmyndigheten i sådant avseende förordnar. Sådan anmälan, innehållande uppgift om numret å förarens trafikkort, skall ske inom fyra dagar efter det tjänstgöringen tagit sin början.

I enahanda ordning skall, då tjänstgöringen upphört, anmälan härom göras.

Anmälan, varom nu sägs, vare avgiftsfri.

Mom. 6. Länsstyrelse, som utfärdat trafikkort, må, när anledning därtill förekommer, återkalla detsamma eller, om det kan antagas, att förare skall

utan sådan åtgärd låta sig rättas, meddela varning. Sådan varning må ej överklagas. Beslut om återkallelse skall, där ej länsstyrelsen annorlunda förordnat, gå i omedelbar verkställighet. Beslutet skall tillkännagivas i tidning i orten och kungöras rikets polismyndigheter.

Har återkallelse skett, åligger det föraren att efter anmaning överlämna trafik kortet till länsstyrelsen.

Varder, efter anförda besvär, beslut om återkallelsen upphävt, skall trafik kortet återställas till föraren.

Beslut, varigenom trafik kort återkallats, skall antecknas i förteckning, liggare eller kortregister, som i mom. 4 sägs.

Mom. 7. Om skyldighet att under trafik medföra och på tillsägelse uppvisa trafik kort för besiktningsman eller polisman ävensom angående påföljd för uraktlåtenhet härav skall vad angående körkort är i sådant avseende stadgat äga motsvarande tillämpning.

§ 35.

I företag för yrkesmässig trafik, på vilka lagen om arbetstidens begränsning icke är att tillämpa, må i yrkesmässig trafik tjänstgörande förares arbetstid under tjugufyra på varandra följande timmar icke, där ej särskilt förhållande annat påkallar, överskrida tio timmar. I arbetstiden skall inräknas all den tid, föraren till följd av sin tjänst tillbringar å automobil, som brukas i trafiken, så ock tid, som åtgår för automobilens skötsel eller 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 trafik tillstånd, ävensom vägtrafikmyndigheten äger föreskriva ytterligare begränsning av arbetstiden. Sådan föreskrift skall intagas i trafik tillståndet.

Angående taxa i yrkesmässig trafik.

§ 36.

Mom. 1. Utöware av yrkesmässig trafik skall vara underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas:

 beträffande fjärrgodstrafik och fjärrgodslinjetrafik av Konungen,

 beträffande annan linjetrafik än fjärrgodslinjetrafik av länsstyrelse i det län, varest längsta delen av vägsträckan är belägen, samt

 beträffande yrkesmässig trafik i övrigt av länsstyrelse i det län, där stationsorten är belägen.

Mom. 2. Taxa för yrkesmässig trafik skall angiva avgifter, som trafikutöwarens må äga rätt att för person- eller godsbefordran fordra (maximavgifter).

I linjetrafik för godsbefordran skola särskilda avgifter fastställas för paket

om högst 20 kilogram, för styckegodssändningar och för hela lastbilssändningar med den ytterligare uppdelning, som av behovet kan påkallas.

Mom. 3. Myndighet, som äger fastställa taxa, må, så vitt linje- eller fjärrgodstrafik angår, *antingen* jämte maximavgifter fastställa även sådana avgifter, under vilka trafikutövare ej må äga rätt verkställa befordran (minimavgifter), *eller* i stället för maximi- och minimavgifter fastställa avgifter, som skola av trafikutövare oförändrade tillämpas (fasta avgifter).

Mom. 4. Allmänna grunder för uppställning av taxor för annan yrkesmässig trafik än fjärrgods- eller fjärrgodslinjetrafik fastställas av Konungen. Förslag därtill ävensom till taxor för fjärrgods- eller fjärrgodslinjetrafik äger vägtrafikmyndigheten avgiva.

Mom. 5. Över förslag till sådan taxa för linjetrafik, som det tillkommer länsstyrelse att fastställa, eller till ändring i dylik taxa bör, när så finnes lämpligt, länsstyrelse lämna representanter för övriga trafikföretag, på vilkas rörelse den ifrågasatta taxan kan komma att inverka, tillfälle att yttra sig.

Mom. 6. Är taxa för yrkesmässig trafik inom visst område fastställd, skall, om resan börjat inom detta område men utsträcker även till annat område, den i förstnämnda område gällande taxan fortfarande tillämpas, där ej annorlunda avtalas.

Mom. 7. Förare av automobil, som begagnas i yrkesmässig trafik, för vilken taxa är fastställd, skall under färd medhava taxan för att på begäran av trafikant uppvisas.

Angående statistiska uppgifter m. m.

§ 37.

Om skyldighet att i beställningstrafik för godsbefordran föra anteckningar angående transporter och förares arbetstid ävensom angående skyldighet att för offentlig myndighet uppvisa och under viss tid förvara dylika anteckningar meddelas bestämmelser av Konungen.

§ 38.

Utövare av yrkesmässig trafik skall vara skyldig att föra driftsstatistik i enlighet med bestämmelser, som vägtrafikmyndigheten eller myndighet, som meddelat trafiktillstånd, må finna skäl meddela, ävensom att till nämnda myndigheter insända sådant sammandrag av driftsstatistiken eller de uppgifter angående trafiken i övrigt, som av dem infordras.

I övrigt skall driftsstatistiken jämte över rörelsen förda handelsböcker hållas tillgänglig för granskning av vägtrafikmyndigheten eller dess ombud när helst så påfordras.

Angående uthyrningsrörelse.

§ 39.

Mom. 1. Den, som vill yrkesmässigt uthyra automobil utan att förare ställs till förfogande (*uthyrningsrörelse*), skall därtill söka tillstånd av länsstyrelsen i det län, varest rörelsen skall bedrivas.

Ansökan om dylikt tillstånd skall innehålla uppgift om ort, å vilken rörelsen skall bedrivas, ävensom om typ och antal av de automobiler, som äro avsedda att användas i rörelsen; och skola i övrigt föreskrifterna i § 7 mom. 1 i tillämpliga delar gälla.

Mom. 2. Över ansökan skall länsstyrelse ej mindre höra vederbörande polismyndighet än även, om förhållandena därtill föranleda, lämna vederbörande utöware av yrkesmässig trafik i orten tillfälle att yttra sig.

Mom. 3. Tillstånd må beviljas allenast om rörelsen finnes behöfelig och lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma.

Mom. 4. Automobil må icke i uthyrningsrörelse tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrker sig vara innehavare av körkort. Automobil må icke i rörelsen användas 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.

Om meddelat tillstånd till uthyrningsrörelse innefattande jämväl uppgift om den eller de automobiler, som godkänts för rörelsen, så ock om härutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelse lämna vederbörande besiktningsman underrättelse.

Mom. 5. Tillstånd eller godkännande, varom i mom. 1 och 4 sägs, kan, när anledning därtill förekommer, återkallas av länsstyrelsen.

Mom. 6. Automobil, som användes i uthyrningsrörelse, skall för det ändamål, varom i § 32 mom. 2 första stycket förmäles, sist inom sex månader efter närmast föregående besiktning uppvisas för där angiven besiktningsman. Därvid skall företes för automobilen senast utfärdat besiktningsinstrument eller, i förekommande fall, typintyg.

Vad i övrigt är i § 32 mom. 2 stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om automobil, som användes i uthyrningsrörelse.

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

Angående rörelse för förmedling av godstransporter med automobil.

§ 40.

Mom. 1. Rörelse, varigenom någon yrkesmässigt åt allmänheten ombesörjer hopsamlande eller mottagande av gods till en eller flera upplagsplatser för transport med automobil eller förmedling av anbud om utförande av godstransporter med automobil eller om tillhandahållande av gods för sådan transport, benämnes i denna förordning *transportförmedling*. Dylik rörelse må, med undantag som nedan under mom. 2 angives, drivas endast efter tillstånd av vägtrafikmyndigheten eller, om rörelsen avser förmedlande av transporter uteslutande å avstånd, som är medgivet för närgodstrafik från ort, varest rörelsen skall bedrivas, av länsstyrelse.

Mom. 2. Vad om skyldighet att söka tillstånd är i mom. 1 stadgat skall icke gälla beträffande

1) transportförmedling, som utövare av yrkesmässig trafik bedriver allenast i den utsträckning, som erfordras för trafik med automobiler, som han äger att använda i trafik;

2) anordnande av uppsamlingsplatser vid hamnar eller järnvägsstationer för gods, som efter befordran med järnväg eller fartyg är avsett att vidarebefordras med automobil, eller beträffande förmedling av anbud om utförande av dylika godstransporter eller om tillhandahållande av gods därför;

3) transportförmedling, vilken drives allenast såsom underordnad del av handels- eller därmed jämförlig rörelse och genom vilken icke förmedlas transporter, som i genomsnitt för kalendervecka omfatta mer än 1 000 kilogram gods eller befraktning av mer än en automobil.

Mom. 3. Ansökan om tillstånd, som i mom. 1 sägs, skall innehålla uppgift om

1) ort, varest rörelsen är avsedd att bedrivas,

2) de orter, till vilka eller det område inom vilket transporter, utgående från förstnämnda ort, skola äga rum, med angivande av de särskilda orter, till vilka regelbundna transporter äro avsedda att anordnas.

Regelbunden anses i fall, varom i denna § är fråga, transport vara, därest den vanligen äger rum en gång för kalendervecka eller oftare.

Om behandling av ansökan, som i mom. 1 förmäles, skall i tillämpliga delar gälla vad i §§ 10 och 11 är stadgat eller, därest och i den mån ansökningen avser tillstånd till förmedling av regelbundna transporter, vad i § 9 är stadgat.

Mom. 4. Tillstånd till rörelse, varom i denna § är fråga, skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga; skolande vad i § 15 mom. 1 första och andra styckena ävensom vad i §§ 22 och 23 är stadgat äga motsvarande tillämpning. Avser ansökningen tillstånd att förmedla regelbundna transporter på avstånd, som överstiger det, på vilket närgodslinjetrafik må utsträckas från den plats, där rörelsen bedrives, eller att förmedla andra transporter på längre avstånd än vad för närgodstrafik med stationsort på nämnda plats är medgivet, må tillstånd medgivas endast sådan företagare, som jämlikt § 16 erhållit tillstånd till fjärrgodstrafik, såframt sådan finnes och ansökt därom, eller ombud för sådan företagare.

I samband med beviljande av tillstånd skola angivas de orter till eller från vilka regelbundna transporter från eller till den ort, där rörelsen bedrives, må äga rum. Där tillstånd beviljas av länsstyrelse, skall tillika angivas det område, inom vilket i rörelsen anordnade transporter med utgångspunkt från den ort, där rörelsen bedrives, må utsträckas; skolande härvid i tillämpliga delar gälla vad angående fastställande av närtrafikområde och närtrafikavstånd eller linjesträckning för närgodslinjetrafik är stadgat.

Mom. 5. Angående skyldighet för tillståndsbeviljande myndighet att till annan myndighet lämna underrättelse om tillstånd, som i mom. 4 sägs, samt angående skyldighet att föra förteckning över dylika tillstånd skall

vad angående trafiktillstånd är i sådant avseende stadgat lända till efterrättelse.

Mom. 6. I sådan rörelse, för vars bedrivande tillstånd enligt denna § erfordras, må gods för befordran utlämnas endast till automobil, som godkänts för yrkesmässig trafik, samt, om fråga är om transport i fjärrgods- eller fjärrgodslinjetrafik, endast till automobil, som enligt vad särskilt är stadgat må efter uppdrag av fjärrtrafikutövare användas i sådan trafik.

Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

§ 41.

Mom. 1. Utövar någon utan erforderligt tillstånd yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling,

eller utsträcker linje- eller närgodstrafik utöver det område, inom vilket sådan trafik må bedrivas,

eller bedriver någon yrkesmässig trafik, uthyrningsrörelse eller transportförmedling utan att vara berättigad till sådan trafik eller rörelse, varom fråga är,

eller åsidosätts av vederbörande myndighet vid meddelande av trafiktillstånd eller tillstånd till bedrivande av uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller eljest enligt denna förordning lämnade föreskrifter,

eller fordras vid yrkesmässig trafik betalning i strid mot fastställd taxa,

eller brytes mot föreskrifterna i §§ 16, 24, 26—29, 32 mom. 2 första stycket eller mom. 5 första eller andra stycket eller § 39 mom. 6 första punkten, eller uraktlåter någon, som innehar tillstånd till yrkesmässig trafik, att fullgöra skyldighet, som enligt § 30 åligger honom,

eller bryter innehavare av trafiktillstånd mot vad i § 35 är stadgat eller mot föreskrift, som meddelats med stöd av samma §, eller använder han förare till arbete i strid mot vad i samma § eller i dylik föreskrift är stadgat,

eller uraktlåter utövare av yrkesmässig trafik honom jämlikt § 38 åliggande skyldighet,

eller åsidosättes fastställd tidtabell utan att i sistnämnda fall möjligheten att iakttaga densamma kan anses utesluten till följd av förhållande, som vederbörande ej föranlett eller förmått avvärja,

eller förer någon automobil eller motorcykel, varå denna förordning är tillämplig, i yrkesmässig trafik utan att vara berättigad till förande av fordonet i den trafik, varom fråga är,

straffes den felande med dagsböter.

Är på grund av särskild bestämmelse för viss ort obehörigt utövande av drosktrafik eller liknande rörelse belagt med ansvar, må ej sådan bestämmelse tillämpas i samband med ådömande av ansvar för motsvarande förseelse enligt detta moment.

Mom. 2. Brukas i yrkesmässig trafik automobil, motorcykel eller släpfordon utan att hava godkänts för sådan trafik,

eller brukas i uthyrningsrörelse automobil, motorcykel eller släpfordon utan att hava godkänts för sådan rörelse,

eller brytes i transportförmedling mot föreskriften i § 40 mom. 6, straffes den, som utövar trafiken eller rörelsen, med dagsböter.

Ägde förare vetskap därom att godkännande eller medgivande, varom ovan sägs, icke lämnats, vare jämväl han förfallen till ansvar, som nyss sagts. Samma lag vare, därest förare i fall, varom i § 40 mom. 6 förmäles, med vetskap om att automobil är av beskaffenhet att gods eller visst slag av gods icke må utlämnas för befordran med densamma, det oaktat mottagit sådant gods till befordran.

§ 42.

Mom. 1. Underlåter någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till automobilregistret eller hos myndighet, som meddelat trafiktillstånd eller tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling, sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, straffes den, vilken registrerings- eller anmälningsskyldigheten åligger, där han ej tillika gjort sig förfallen till ansvar för olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller för olovligt brukande eller förande av automobil eller motorcykel, varå denna förordning är tillämplig, eller släpvagn, med böter, högst 300 kronor.

Underlåter någon, som genom laga kraftvunnet utslag dömts till ansvar för förseelse, varom ovan sägs, att därefter fullgöra honom åliggande registrerings- eller anmälningsskyldighet, eller underlåter någon att fullgöra föreläggande, som med stöd av denna förordning meddelats honom, äger vederbörande myndighet att vid viten, som tillika må utdömas, ålägga den försumlige att fullgöra sin skyldighet; dock att, så vitt angår av landsfiskal meddelat föreläggande, beslut om åläggande eller utdömande av vite, varom nu är fråga, skall ankomma på länsstyrelse.

Mom. 2. Envar, som i anmälan, varom i mom. 1 förmäles, mot bättre vetande meddelar oriktig uppgift, straffes med dagsböter.

§ 43.

Med böter från och med 10 till och med 200 kronor straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i § 25 mom. 2 sista punkten, § 34 mom. 6 andra stycket, § 36 mom. 7 och § 39 mom. 4 första punkten.

Till enahanda straff vare den förfallen, som bryter mot vad uti de i § 36 mom. 7 och § 39 mom. 4 första punkten angivna hänseenden gäller beträffande motorcykel.

§ 44.

De för ägare av motorfordon och släpfordon stadgade ansvarsbestämmelserna skola äga tillämpning, i händelse fordonet tillhör någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, å denne, samt, där fordonet äges av oskift dödsbo eller konkursbo eller av bolag, förening eller annat samfund

eller av stiftelse eller annan sådan inrättning, å den eller dem, som äga företräda boet, samfundet eller inrättningen. I fråga om motorfordon eller släpfordon, som tillhör staten eller kommun, skola nämnda ansvarsbestämmelser gälla förarens närmaste förman. Har denne till förekommande av förseelse mot förordningen gjort vad på honom ankommit och äger i följd av överordnads åtgärd eller vållande förseelse likväl rum, varde den överordnade drabbad av ansvar, som här avses.

Enahanda grunder skola tillämpas jämväl i fråga om ansvar, som enligt §§ 41—43 skall ådömas innehavare av tillstånd till utövande av yrkesmässig trafik eller till uthyrningsrörelse eller till transportförmedling.

§ 45.

Fortsätter någon under tid, då han är ställd under tilltal för förseelse enligt denna förordning, samma förseelse, skall han, när han varder därtill lagligen förvunnen, för varje gång åtal emot honom ägt rum och han därav undfått del, fällas till det straff, som för sådan förseelse är stadgat.

§ 46.

Förseelse mot denna förordning skall, där ej allenast enskild målsägandes rätt blivit därav förnärmad, åtalas av allmän åklagare, ändå att angivelse därom ej skett.

Åtal för sådan förseelse anhängiggöres vid polisdomstol, där sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare, eller, där sådan icke finnes, vid allmän domstol; dock att mål, däri talan om skadestånd föres, må prövas allenast av allmän domstol.

§ 47.

Finner polismyndighet eller vägtrafikmyndighet eller dess ombud anledning förekomma till återkallelse av trafik kort eller tillstånd, varom i denna förordning förmäles, skall vederbörande därom göra framställning hos den myndighet, som har att meddela sådan återkallelse.

§ 48.

Böter, som enligt denna förordning ådömas, tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmän strafflag.

Särskilda föreskrifter.

§ 49.

Uttrycken *automobil*, *motorcykel*, *omnibus*, *släpfordon* och *hemort* användas i denna förordning i samma bemärkelse som enligt motorfordonsförordningen.

Vad om automobil är i denna förordning stadgat skall i tillämpliga delar gälla jämväl i avseende å motorcykel.

Med *polismyndighet* förstås i denna förordning: för Stockholm överståthållarämbetet, för annan stad, där poliskammare finnes, denna, för övriga städer magistrat eller stadsstyrelse eller, där magistrat eller stadsstyrelse ej finnes, kommunalborgmästare och för landet polischefen i orten.

§ 50.

För förrättning, som enligt denna förordning ankommer på besiktningsman, skall erläggas avgift enligt taxa, som fastställs av Konungen.

§ 51.

Tjänsteman, som har att avgiva utlåtande angående frågor om trafik-tillstånd eller om tillstånd till bedrivande av sådan rörelse, varom i § 39 eller 40 förmäles, eller att föredraga eller till föredragning bereda eller besluta i sådana ärenden, må ej driva handel med automobiler eller automobiltillbehör eller med bränsle för automobiler eller vara kommissionär eller agent för annan, som bedriver handel med omförmälda slag av varor, eller för försäkringsföretag, i vad detsamma meddelar försäkringar i samband med automobiltrafik, eller vara delägare i handelsbolag eller styrelseledamot i aktiebolag eller ekonomisk förening, som bedriver verksamhet av nu nämnt slag. Ej heller må dylik tjänsteman, där han ej är hos myndigheten anställd kommissionär, mot ersättning uppsätta ansökningar i ärenden av omförmälda beskaffenhet eller biträda vid uppsättande av sådan ansökning eller vid anskaffande av till densamma hörande handlingar.

§ 52.

Emot beslut, som på grund av denna förordning meddelas av vägtrafikmyndighet, länsstyrelse eller polismyndighet, må besvär anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gälle beslutet, där det ej innefattar trafik-tillstånd eller tillstånd till bedrivande av rörelse, varom i §§ 39 eller 40 förmäles, eller tillstånd till åtgärd, som i § 14 sägs, utan hinder av besvär till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bli va vederbörligen förordnat. Beslut om tillstånd, som nyss sagts, vare, där ej på grund av särskilda skäl i tillståndet annorlunda förordnats, icke gällande, förrän beslutet vunnit laga kraft eller, där besvär däremot anförts, beslutet blivit slutligen fastställt. Dylikt beslut skall anses hava kommit klagande till del den dag, då beslutet tillkännagivits genom anslag i vederbörande myndighets lokal. Sådant tillkännagivande bör ske inom åtta dagar från beslutets dag.

§ 53.

Därest beträffande viss yrkesmässig trafik undantag i särskilt hänseende från denna förordning visas vara påkallat, meddelas bestämmelser härom av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

För tillämpningen av denna förordning erforderliga föreskrifter meddelas av Konungen.

§ 54.

Förfaranden, som uppenbart åsyfta kringgående av bestämmelserna i denna förordning, skola anses utan verkan vid uppkommande frågor om tillämpligheten av förordningen.

Övergångsbestämmelser.

Denna förordning skall träda i kraft den 1 januari 1938, från och med vilken dag motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284), i vad den samma ej dessförinnan satts ur kraft, skall upphöra att gälla. På vägtrafikmyndigheten, länsstyrelser eller polismyndigheter ankommande åtgärder för förordningens tillämpning från nämnda tidpunkt skola i god tid dessförinnan vidtagas. Mot beslut, som i anledning därav meddelats, äger vederbörande att föra talan enligt bestämmelserna i denna förordning. Vid ikraftträdandet skall förordningen, under iakttagande av vad nedan är stadgat, tillämpas jämväl på yrkesmässig trafik, vartill tillstånd dessförinnan meddelats.

Vid förordningens ikraftträdande gällande tillstånd för personbefordran i linje-, stads- eller länstrafik skola efter samma tidpunkt fortfarande äga giltighet. Vid samma tidpunkt gällande tillstånd till stads- eller länstrafik för godsbefordran skola efter förordningens ikraftträdande gälla såsom tillstånd till närgodstrafik med stationsort på plats, som för detta ändamål tidigare anvisats; åliggande det emellertid vederbörande trafikutövare att, därest han efter förordningens ikraftträdande önskar fortsätta sin rörelse, senast den 1 juli 1937 anmäla detta till vederbörande länsstyrelse för erhållande av uppgift om närtrafikavstånd och närtrafikområde. Tillstånd till linjetrafik för godsbefordran, som enligt äldre bestämmelser meddelats, skola jämväl efter förordningens ikraftträdande fortfarande gälla, dock att, därest dylikt tillstånd avser trafik, som enligt de nya bestämmelserna är att hänföra till fjärrgodslinjetrafik, detsamma skall anmälas till myndighet, som meddelat detsamma, för bestämmande av den jämkning i fråga om linjens längd, som må befinnas erforderlig.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet
på Stockholms slott den 6 mars 1936.*

Närvarande:

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

Departementschefen, statsrådet Leo anför efter gemensam beredning med
chefen för handelsdepartementet:

Inledning.

Den under senaste årtiondet alltmer växande automobiltrafiken har medfört en hel del svårlösta trafikproblem, som varit och äro föremål för en fortlöpande uppmärksamhet i de flesta stater. Till dessa problem hör även frågan om en ur nationalekonomisk och det samlade trafikbehovets synpunkt lämplig reglering av förhållandet mellan de tre stora trafikmedlen järnvägar, biltrafik och sjöfart. 1932 års riksdag anhöll, närmast under intryck av de svårigheter, som syntes hava genom den av biltrafiken bedrivna konkurrensen uppkommit för de äldre trafikmedlen, 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. Jämlikt Kungl. Maj:ts den 30 juni 1932 lämnade bemyndigande tillkallade i anledning härav dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet tre personer, nämligen landshövdingen A. W. T. von Sneidern, ordförande, samt ledamoten av riksdagens första kammare, lantbrukaren J. B. Johansson och numera framlidne ledamoten av riksdagens andra kammare, redaktören A. Wikström, att såsom sakkunniga inom nämnda departement biträda med verkställande av en dylik utredning.

Såsom resultat av sitt numera slutförda arbete hava de sakkunniga, vilka antagit benämningen *1932 års trafikutredning*, avlämnat fyra betänkanden, däribland ett den 28 februari 1935 med förslag till reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken (S. O. U. 1935: 12), nedan benämnt *1935 års förslag*.

Nämnda förslag, som från de sakkunnigas sida var enhälligt, lämnade i stort sett principerna för nu gällande bestämmelser i fråga om yrkesmässig automobiltrafik för *personbefordran* orubbade, men åsyftade däremot att, så

vitt *godstransporter* angår, åstadkomma en på nya principer byggd organisation av den yrkesmässiga automobiltrafiken genom en uppdelning av densamma i två huvudgrupper, närtrafik och fjärrtrafik, på sätt i det följande kommer att närmare angivas.

Över förslaget avgåvos utlåtanden av *länsstyrelserna, statskontoret, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, generalpoststyrelsen, kommerskollegium, lantbruksstyrelsen, statspolisintendenten, fullmäktige i riksgäldskontoret, svenska järnvägsföreningen, Sveriges industriförbund, svenska transportarbetarförbundet, Sveriges trafikbilägares riksförbund, Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund, Sveriges droskbilägares riksförbund, Sveriges omnibusägares riksförbund, svenska fjärrtrafikförbundet, Sveriges allmänna sjöfartsförening, kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund, svenska stadsförbundet och svenska teknologföreningen*. Det huvudsakliga innehållet av utlåtandena kommer jag att i fortsättningen referera under de olika avdelningar, till vilka de hänföra sig. Därjämte har ett sammandrag av innehållet i dessa yttranden upprättats och kommer att tillhandahållas vederbörande riksdagsutskott.

I huvudsak tillstyrktes eller lämnades förslaget utan erinran av *länsstyrelserna i Södermanlands, Gotlands, Kristianstads, Älvsborgs och Västernorrlands län* ävensom av *fullmäktige i riksgäldskontoret, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt svenska järnvägsföreningen*.

Länsstyrelsen i Malmöhus län förordade, under tillstyrkan av förslaget i övrigt, vissa kompletterande åtgärder med avseende å närtrafiken.

Tveksamma mot förslaget men likväl i huvudsaklig anslutning till dess principer ställde sig *länsstyrelserna i Stockholms, Jönköpings, Göteborgs och Bohus samt Gävleborgs län*.

Kommerskollegium liksom *Sveriges allmänna sjöfartsförening* ansågo sig icke böra ingå på förslaget, innan trafikutredningen slutfört sitt uppdrag jämväl i vad anginge sjöfartens andel i trafikapparaten. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* ställde sig visserligen tveksam mot förslaget men inskränkte sig till att framlägga förslag till vissa modifikation, som syntes önskvärda i händelse de utav utredningsmännen ifrågasatta principerna komme till genomförande.

Generalpoststyrelsen ifrågasatte lämpligheten och möjligheten av förslagets genomförande.

Principiellt avstyrktes förslaget av *överståthållarämbetet, av länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Kalmar, Blekinge, Hallands, Skaraborgs, Värmlands, Örebro, Västmanlands, Kopparbergs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län* ävensom av *järnvägsstyrelsen* och ovan omförmälda *organisationer för olika utövare av automobiltrafik m. fl.*

Med erinran om det sålunda föreliggande utredningsmaterialet anmälde jag den 6 december 1935 ärendet inför Kungl. Maj:t, varvid jag anförde bland annat följande. Att den lagstiftning, som för närvarande gäller beträffande den yrkesmässiga biltrafiken, icke lett till en sådan organisation av densam-

ma, som ur samhällelig synpunkt vore önskvärd, är ett faktum, som knappast från något håll bestrides och som jämväl utgör utgångspunkt för flera av biltrafikutövarna själva gjorda framställningar om åstadkommande av förbättrade förhållanden i detta avseende. Orsakerna härtill äro för visso alltför många och komplicerade för att kunna angivas i någon kort formulering, men en av de viktigaste torde utan tvivel vara att finna däruti, att de särskilda tillstånd till bedrivande av sådan yrkesmässig trafik, som i gällande författning benämnas stadstrafik respektive länstrafik, numera ej längre till sitt reella innehåll begränsa sig till vad de efter sin beteckning äro avsedda att vara, nämligen tillstånd avseende att tillgodose trafikbehovet för en viss stad respektive ett visst län eller del därav. Genom en i olika etapper skedd utveckling, vars innebörd knappast torde hava på förhand kunnat överskådas, har nämligen den reella betydelsen av nyss anförda begrepp så småningom upplösts, så att varje innehavare av någon av dessa rättigheter kan, under iakttagande av vissa bestämmelser, oavsett vilket än syftet med trafik-tillståndet ursprungligen varit, utsträcka sin trafik huru långt som helst utöver hela riket. Detta har i sin ordning lett till, att de tillståndsgivande myndigheterna delvis förlorat det grepp över möjligheten att inrikta beviljandet av trafik-tillstånd på tillgodoseande av bestämda och konstaterade trafikbehov, vilket annars lagstiftningen i ämnet ursprungligen torde avsett. Den konkurrens, som därigenom uppstått, icke blott mellan motortrafiken och övriga trafikmedel utan ock mellan motortrafikens utövare själva, har hos oss liksom i flera andra länder medfört allvarliga ekonomiska och sociala verkningar för trafikens olika utövare, vilka verkningar i längden torde komma att gå ut även över den trafikerande allmänheten. Ett förverkligande av den av trafikutredningen föreslagna uppdelningen i när- och fjärrtrafik skulle otvivelaktigt medföra en fastare organisation av den yrkesmässiga trafiken och möjliggöra en bättre anpassning av dess samlade kapacitet efter de olika trafikbehoven. Med hänsyn till vad sålunda anförts fann jag det av trafikutredningen framlagda förslaget väl ägnat att komma under närmare prövning för ett slutgiltigt ståndpunktstagande, därvid emellertid borde övervägas bland annat, huruvida icke förslaget kunde i vissa delar förenklas, och de rättigheter, som skulle tillkomma de olika slagen av trafikutövare, givas ett något vidsträcktare innehåll än vad trafikutredningen föreslagit.

Efter angivande av åtskilliga ytterligare spörsmål, som vid en granskning och bearbetning av trafikutredningens förslag syntes böra upptagas, och under erinran att ändamålet med en dylik reglering givetvis icke finge vara att skydda eller främja ett visst trafikmedel på bekostnad av de övriga, utan att syftet borde vara att genom en på lika grunder fotad tävlan mellan trafikmedlen lämna vart och ett tillfälle att göra sina speciella företräden gällande, hemställde jag om Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillkalla sju personer för att såsom sakkunniga inom kommunikationsdepartementet biträda vid en granskning av omförmälda, av 1932 års trafikutredning avgivna betänkande.

Sedan jag av Kungl. Maj:t erhållit det begärda bemyndigandet, har jag så-

som sakkunniga tillkallat landshövdingen S. E. J. Lübeck, ordförande, ävensom t. f. kanslirådet H. Berglund, sekreterare, förste aktuarien i kommerskollegium, fil. lic. H. G. E. Eneborg, ordföranden i Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund, lasttrafikbilägaren C. A. Eriksson, Gävle, förste sekreteraren i järnvägsstyrelsen, fil. lic. E. V. Malmkvist, direktören Å. N. J. Nerell, Stockholm, och ordföranden i lastbilägareavdelningen av Sveriges trafikbilägares riksförbund, ombudsmannen G. Svanlund, Göteborg, att inom kommunikationsdepartementet, med beaktande av vad jag till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden anfört, biträda vid nämnda granskning.

Resultatet av den av sistnämnda sakkunniga, vilka antagit benämningen *1936 års trafiksakkunniga*, verkställda granskningen hava dessa framlagt i ett den 20 februari 1936 dagtecknat, i vad huvudpunkterna angår, enhälligt utlåtande (nedan kallat *1936 års förslag*).

I viktiga delar råder mellan de båda kommittéernas förslag principiell överensstämmelse om grunderna för den såsom erforderlig och önskvärd ansedda regleringen av den yrkesmässiga automobiltrafiken. Båda kommittéerna förorda för detta ändamål en uppdelning av den yrkesmässiga lastbilstrafiken i när- och fjärrtrafik, uppdragandet av administrationen och kontrollen över fjärrtrafiken åt särskilda fjärrtrafikföretag, inrättandet av en vägtrafikmyndighet, viss centralisering av tillståndsgivningen beträffande den yrkesmässiga trafiken m. m. I den närmare utformningen av de olika delarna av den sålunda föreslagna organisationen föreligga däremot ej oväsentliga skiljaktigheter mellan de båda förslagen, på sätt jag i det följande får tillfälle att närmare redogöra för.

Behovet och omfattningen av en trafikreglering.

Både i 1935 och 1936 års betänkanden har det grundläggande spørsmålet om behovet och omfattningen av en sådan trafikreglering, varom nu är fråga, upptagits till ingående prövning, och båda kommittéerna hava i denna del kommit till samstämmande uppfattning.

1936 års trafiksakkunniga anföra härom bland annat: Vid varje förutsättningslös och allsidig utredning rörande förhållandet mellan samfärdsels olika grenar ställes man inför den fundamentala principfrågan, huruvida en auktoritativ reglering av samfärdseln och särskilt av den yrkesmässiga biltrafiken överhuvud är behövlig och nyttig, eller om icke fastmer den mest rationella kommunikationspolitiken vore att avskaffa alla tyngande bestämmelser och låta trafikföretagen arbeta under i möjlig mån fri konkurrens.

Denna fråga torde emellertid för närvarande vara av uteslutande teoretiskt intresse, i praktiken synes densamma vara för överskådlig tid avgjord icke blott i Sverige utan i praktiskt taget alla till den västerländska kulturkretsen hörande länder. I alla dessa länder har man i det längsta låtit bilismen arbeta under former, som nära ansluta sig till dem, som av vissa den fria konkurrensens talesmän förordas för samfärdseln i dess helhet; och först då de ödesdigra verkningarna av denna frihet blivit för var och en

uppenbara och reaktionen tillräckligt stark för att övervinna allmänhetens instinktiva motvilja mot restriktioner, har man börjat söka sig fram till förhållanden, där friheten i viss mån fått träda tillbaka för kravet på mera översiktligt ordnade förhållanden.

I första hand är det obestriddligen hänsynen till övriga grenar av samfärdseln, som härvid gjort sig gällande. I vårt land uttalade riksdagen i den skrivelse av år 1932, nr 364, genom vilken begäran om utredning av trafikspörsmålen framställdes, »att det vore önskvärt, att konkurrensen mellan de olika trafikmedlen skedde under förhållanden, som lämnade samma möjligheter för samtliga parter till fri tävlan».

Om någon sådan fri tävlan kan emellertid för samfärdselns del icke vara tal, så länge järnvägarna äro underkastade en långt gående reglering i samhällshushållningens tjänst, medan biltrafiken till största delen arbetar under väsenligt friare former.

Järnvägarna hava nämligen genom koncessionen icke endast blivit tillerkända en rätt, utan även blivit ålagda vidsträckta, i det allmännas intresse stadgade förpliktelser. Då samhället alltjämt vill göra dessa förpliktelser gällande, synes det icke vara berättigat att låta konkurrens från biltrafik å allmänna vägar längs efter eller i närheten av järnvägarna obehindrat eller okontrollerat växa fram och att därigenom i många fall äventyra den möjlighet till järnvägarnas bestånd såsom självständiga ekonomiska företag, vilken utgjort förutsättningen för förpliktelsernas åläggande. Det stämmer icke heller överens med att järnvägarna vid sin tillkomst genom koncession i viss mån avsetts skyddade mot konkurrens från nya järnvägsföretag och vid intrång av dylika tillerkännas skadestånd.

Det är också omöjligt att, så länge järnvägarna äro underkastade bestämda taxor, transportplikt och övriga i samhällsekonomiens intressen ålagda förpliktelser, under det att den med dem konkurrerande lastbiltrafiken är obunden i dessa hänseenden, hänvisa de förra till att ekonomiskt reda sig själva efter den fria konkurrensens lagar. Först efter ett långt skede av överkapitalisering med förluster för det allmänna och enskilda jämte andra felgrepp skulle i dylikt fall måhända — om ock till ökade kostnader — ett visst jämviktsläge kunna uppnås i konkurrensen om trafiken inom sådana områden, där denna vore lönande, medan samtidigt upprätthållandet av erforderliga kommunikationer inom övriga delar av riket försvårades. Trafikanternas önskan och behov är som i regel icke allenast att hava tillgång till biltrafiken med dess i vissa avseenden uppenbara fördelar utan även att järnvägarna alltjämt må bibehållas och moderniseras samt att bestämmelserna i fråga om järnvägarnas säkerhet, hygien och standard i övrigt icke eftergivass.

Skulle länsstyrelsernas och andra myndigheters prövning av den yrkesmässiga biltrafiken med hänsyn till behövlighet och lämplighet bortfalla, så skulle den okontrollerade bilanhopningen medföra många svårigheter icke allenast för biltrafikutövarna utan även för bilförsäljare och borgensmän med flera i sådana fall, där bilarna köpts på avbetalning, vilket som bekant är vanligt. Det bleve till slut de talrika bilförsäljarna, som måste försöka övertaga uppgiften att pröva »behövligheten och lämpligheten» av att insätta nya bilar i yrkesmässig trafik, en desorganisation, som ingen på allvar torde vilja förorda eller tänkt sig in i, då man nutilldags talar om att begränsa myndigheternas ingripande till enbart säkerhetsföreskrifter o. d.

De meningsyttringar, som tidigare från vissa håll inom handel och industri eller i teoretiska undersökningar, framkommit till förmån för en s. k. fri konkurrens, hava också under senare år under erfarenhetens intryck alltmör förbytt i uttalanden i motsatt riktning. Det må i detta avseende alle-

nast erinras om att internationella handelskammaren i en resolution, antagen vid dess kongress i Paris år 1935, framhållit som naturligt, att den biltrafik, som är avsedd att yrkesmässigt betjäna allmänheten, bör underkastas den reglering, som är nödvändig för transportväsendets organiserande.

I det orienterande anförande, varmed vederbörande utskotts ordförande vid denna kongress inledde förhandlingarna i ämnet, förekommer följande uttalande, vilket numera torde få betraktas såsom representativt för den ansvars-kännande meningen bland näringslivets män:

»Från det helas synpunkt blir man nödsakad uttala, att en oinskränkt konkurrens från bilismens sida icke är lämplig. En sådan skulle nämligen antingen knäcka den ekonomiska ryggraden för järnvägarna, vilka ännu under lång tid komma att bilda den allmänna samfärdsels kärnparti, eller också belasta skattebetalarna med statliga understöd eller slutligen leda till ett upphävande av alla de förpliktelser, vilka påvåla järnvägarna såsom allmänföretag. Endast på så sätt kunde nämligen järnväg och bil bli jämställda i konkurrensen. Vart och ett av dessa tre teoretiska alternativ beteckna emellertid en praktisk omöjlighet. Visserligen kunna en del lättnader i dessa förpliktelser vara möjliga och tidsenliga, men en brytning i princip med nuvarande system för järnvägarnas förvaltning såsom allmänföretag och för taxebyggnaden skulle medföra en omvälvning, vilken för närvarande skulle vara outhärdligare och farligare än någonsin. En förnuftig konkurrens inom samfärdseln är alltså oavvislig; en oinskränkt konkurrens skulle för stat, folkhushåll och trafikföretagen själva vara helt fördärlig.»

1936 års trafiksakkunniga övergå därefter till att behandla frågan om vilken verkan, som i nu ifrågavarande avseende bör tillmätas nuvarande konjunkturförhållanden, ävensom omfattningen av en eventuell reglering. Sak-kunniga anföra härom:

Om med hänsyn till vad nu anförts behovet av en reglering överhuvud taget numera relativt sällan sättes i fråga, så är däremot frågan, huru långt en dylik reglering bör sträcka sig, naturligt nog föremål för skiftande meningar. Icke sällan framhålles, att man i detta avseende icke bör gå längre än vad som överensstämmer med grunderna för nu gällande bestämmelser i ämnet. I samband därmed göres stundom gällande, att det huvudargument för en reglering av trafikförhållandena, som anfördes vid 1932 års riksdag, nämligen den konstaterade förintelsen av mycket stora belopp järnvägskapital och hotet mot åtskilliga enskilda järnvägars existens, numera visat sig vila på en felbedömning av läget. Sedan 1932 har nämligen järnvägarnas räntabilitet åter förbättrats, och detta visar, säger man, att de tidigare svårigheterna vållats icke av bilkonkurrensen utan av den ekonomiska krisen.

Beträffande denna invändning må först erinras, att den av 1932 års riksdag påtalade förlusten av järnvägskapital icke tagit sin början under krisåret 1931 utan fortgått under åtskilliga år och bland annat under de ur konjunktursynpunkt gynnsamma åren 1929 och 1930. Vidare hava de ogynnsamma resultaten för krisåren och särskilt år 1932 väckt oro icke så mycket såsom enstaka företeelser, utan mera därför att de visade, huru långt försvagandet av järnvägarnas affärsställning — trots det tillskott i trafik, som bilarna också medfört — under mer än ett årtionde fortskridit, ett förhållande, som förut delvis undanskymts av konjunkturförbättringen.

Vad angår järnvägarnas affärsvärde på lång sikt, torde de senaste åren icke kunna sägas hava i stort sett medfört någon förändring till det bättre. Visserligen hava trafikinkomsterna betydligt ökats, dock sällan så att för-

lusterna under de närmast föregående åren kunnat närmelsevis täckas, trots att den industriella produktionen enligt inom kommerskollegium verkställd undersökning redan år 1934 icke obetydligt översteg 1929 och 1930 års storlek. Medan för samtliga svenska järnvägar inkomsterna av godstrafik år 1929 uppgingo till 228 milj. kronor, var nämligen motsvarande siffra för år 1934 — det senaste år, för vilket bokslut föreligger — blott 169 milj. kronor. Av inkomstminskningen, c:a 60 milj. kronor, torde ungefärligen 20 milj. kronor vara hänförliga till den från och med år 1931 huvudsakligen av näringspolitiska skäl genomförda taxesänkningen. Av återstående 40 milj. kronor är en svårbestämbar del hänförlig till viss minskning i varuexporten, men den övervägande delen torde stå i samband med bilväsendets expansion. Till belysande av denna må nämnas, att enligt den officiella statistiken från år 1929 till 1934 antalet lastbilar med över 3 tons lastförmåga, vilka bilar äro av särskilt stor betydelse ur konkurrenssynpunkt, ökats från 300 till 2,300, och år 1935 har därvidlag medfört en ytterligare betydande ökning. Inverkan av dessa bilar inskränker sig icke till trafikavledningen; lika menlig för järnvägarna är nog den pressning av taxeläget för vid järnvägarna kvarblivande transporter, som desamma utöva.

Om behörig hänsyn tages till berörda förhållanden, torde det kunna anses tveksamt, huruvida icke åren 1934 och 1935 från järnvägssynpunkt relativt varit väl så ogynnsamma som åren 1931 och 1932. Det kan i varje fall, såsom också riksgäldsfullmäktige framhållit, vara förhastat att tillmäta de under de senaste åren inträdda förbättrade ekonomiska förhållandena för flertalet järnvägar i landet alltför stor betydelse vid bedömande av järnvägarnas framtidsutsikter, enär dessa förhållanden i huvudsak torde hava berott på de förbättrade allmänna konjunkturerna, vilkas varaktighet givetvis är oviss, samt på särskilt goda skördar. Svenska järnvägsföreningen har också erinrat därom, att bilkonkurrensens ödeläggande inverkan på järnvägarnas inkomster vid flera tillfällen med siffror bestyrkts, liksom ock att densamma, särskilt i vad angår de mindre banorna, allt fortfarande kan påvisas trots det förbättrade konjunkturläget. Ihågkommas bör även, framhåller föreningen, att utvecklingen skrider med jättesteg framåt såväl beträffande vägnätets utbyggande och vägbanornas konstruktion som i fråga om biltekniken, vilket gör bilfrågan mera brännande för var dag som går.

På anförda skäl anse 1936 års sakkunniga icke uteslutet att, om ingen ändring åstadkommes, nästa kris kan medföra en betydande och definitiv förlust av järnvägskapital med därav föranledda konsekvenser även för stora grupper av trafikanter och för det allmänna.

I fråga om behovet ur sjöfartsnärings synpunkt av reglering framhålla samma sakkunniga, att jämväl för den inrikes sjöfarten har utvecklingen från 1929/1930 till 1934 inneburit en betydande avledning av styckegods samt, såsom följd härav — trots ökning av massgodstransporterna — en med c:a 5 milj. kronor minskad fraktintäkt av godstrafiken. Det är också allmänt bekant, att stora förluster av sjöfartskapital uppstått.

1932 års trafikutredning, som, sedan den i februari 1935 avgivit sitt förut omförmälda betänkande med förslag till reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken, varit sysselsatt med utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel, därvid även sjöfarten varit representerad, har i ett den 29 februari 1936 avgivet betänkande ingått på behovet av en reglering av nu åsyftade slag med hänsyn till sjöfartens intressen och framhåller därvid bland annat följande.

Den i Sverige liksom i andra länder sedan mer än tio år uppträdande kommunikationskrisen har träffat ej blott trafikmedlen till lands utan även sjöfarten. Krisen har främst vållats — härom torde meningsskiljaktighet ej råda — av att ett nytt kommunikationsmedel, automobilen, tillkommit, vilket ännu ej blivit på ett rationellt sätt infogat i kommunikationssystemet och vilket ännu ej lett till de anpassningar av de äldre kommunikationsmedlens uppgifter, arbetssätt och taxor, vilka den nya situationen kräver. Såsom medverkande orsak tillkommer den ovisshet, som efter världskriget alltjämt råder inom näringslivet med därav följande förskjutningar i prisnivåer m. m. Med hänsyn till den utomordentligt stora betydelse för ett lands samhälls- och näringsliv, som kommunikationsväsendet äger och som sedan äldsta tider föranlett statliga ingripanden på detta område av helt annan art och omfattning än i näringslivet i övrigt, är det en angelägenhet av synnerlig vikt, att från statens sida åtgärder vidtagas, som äro ägnade att snarast möjligt avveckla berörda kris, innan alltför förödande verkningar av densamma förorsakats.

Genom biltrafikens tillkomst ha de ekonomiska förutsättningarna för tidigare kommunikationsföretag undergått stora ändringar.

Den i långdistanstrafik gående inrikes sjöfarten har visserligen haft mindre känning av bilkonkurrensen än av en skärpt järnvägskonkurrens, men denna har åter påverkats av järnvägarnas genom bilkonkurrensen irakade försämrade ekonomiska läge. Ehuru således beträffande de äldre kommunikationsmedlen den nya situationen medfört betydande kapitalförluster, får en statlig reglering av konkurrensförhållandet icke taga sikte på att tillgodose de olika kommunikationsföretagens privatekonomiska intressen utan fastmer på att söka förebygga, att konkurrensen drives därhän, att ett allsidigt och samhällsekonomiskt gynnsamt kommunikationsväsen icke längre kan upprätthållas.

Enär en trafikant i regel, utom när fråga är om brådskande sändningar, då befrielse från omlastning är särskilt värdefull, eller då andra särskilda skäl föreligga, använder det av tillgängliga befordringsmedel, som, eventuellt i kombination med ett annat befordringsmedel för godsets vidare befordran samt hämtning och spridning, erbjuder de lägsta frakterna, bestämmas valet av trafikmedel i huvudsak av frakternas storlek. Frågan om konkurrensens reglering blir då i stort sett en fråga om reglering av kommunikationsföretagens prissättning.

Såsom av utländsk erfarenhet framgår, komma i yrkesmässig lastbilstrafik eventuellt fastställda minimitariffer ej ens i fjärrtrafik till allmän användning, såvida man icke, på sätt i 1935 års betänkande även förutsatts, koncentrerar expedieringen av dylik trafik till statligt övervakade företag med ensamrätt att handhava godsexpedieringen. Kontroll över minimitariffernas efterlevnad har visat sig i annat fall vara omöjlig.

En reglering av fjärrtrafiken i syfte att avspänna konkurrensen mellan landtrafikmedlen kommer att såväl direkt som indirekt utöva betydande inflytande i mildrande riktning även på konkurrensen mellan landtrafikmedel och sjöfart, men då konkurrensen mellan järnvägar och sjöfart starkast framträder å sådana långa avstånd, å vilka bilkonkurrensen endast i mindre grad gör sig gällande, kan tydligen konkurrensfrågan för sjöfartens del icke bliva löst enbart genom fjärrbiltrafikens reglering, utan även en omprövning av statens järnvägars godstaxa bör äga rum. Vid en dylik omprövning måste hänsyn tagas till den taxenivå i yrkesmässig lastbilstrafik, som får väntas inträda efter en reglering av denna. Ifrågavarande reglering synes sålunda böra äga rum före eller i jämbredd med berörda revision av statens järnvägars taxa.

Trafikutredningen anser, att det finnes anledning framhålla, att fara ligger i dröjsmål. Ju längre nuvarande allas strid emot alla fortgår på kommunikationsväsendets område, desto svårare blir det att återgå till sundare förhållanden. Även om under nu rådande högkonjunktur överdimensioneringen av landets samlade transportapparat i allmänhet framträder mindre starkt än för några år sedan, torde man göra klokt i att räkna med möjligheten, för att ej säga sannolikheten av en ny konjunkturvåg i motsatt riktning. Under hänvisning till 1935 års betänkande och till att bearbetning av detta betänkande pågår inom kommunikationsdepartementet, framhålles därför angelägenheten av att möjligast skyndsamma åtgärder vidtagas i syfte att uppnå en reglering av den yrkesmässiga lastbiltrafiken å relativt längre avstånd eller i s. k. fjärrtrafik.

Även om allenast förhållandena inom den yrkesmässiga automobiltrafiken tagas i betraktande, råder, framhålla 1936 års *trafiksakkunniga*, intet tvivel om, att behovet av en reglering gör sig starkt gällande, vilket också i ett flertal av yrkesutövarnas organisationer vid olika tillfällen avgivna framställningar understrukits. Att dessa yrkesutöware för närvarande i regel arbeta under ogynnsamma förhållanden, som icke äro jämförliga med vad som förekommer inom andra transportgrenar eller liknande yrken, är ett allmänt känt faktum.

Sakkunniga framhålla vidare, att det nu föreliggande förslaget icke avser enbart att reglera konkurrensförhållandet mellan transportväsendets olika grenar. Betänkandet innehåller även förslag till bestämmelser, syftande till att avhjälpa en del sociala missförhållanden inom den yrkesmässiga biltrafiken, till ordnande av konkurrensförhållanden mellan olika biltrafikutöware, samverkan mellan järnvägs- och biltrafiken för gods- och personbefordran, effektivare organisation av biltrafiken till fromma för allmänheten och biltrafikutövarna m. m. De åtgärder, som i dessa avseenden tarvas beträffande biltrafiken, äro erforderliga även fränsett konkurrensförhållandet till järnvägarna.

De föreslagna åtgärderna avse emellertid, yttra de sakkunniga, såsom trafikutredningen med rätta framhållit, icke i främsta rummet vare sig att rädda järnvägskapitalet eller att söka bereda skydd för den ena eller andra gruppen av trafikföretag, utan att förhindra en irrationell och oekonomisk transporthushållning, vars följder skulle drabba samhället i dess helhet, medförande förluster, som under en god konjunktur kunna vara väl så stora som under en dålig. Enligt de sakkunnigas uppfattning tala därför starka skäl för att man utan dröjsmål söker att till gagn för alla parter leda utvecklingen på sätt som hänsynen till det allmänna bästa synes kräva.

Av den lämnade redogörelsen för gången och resultatet av de ingående utredningar, som på riksdagens begäran i förevarande fråga verkställts, framgår, att samtliga i utredningarna deltagande representanter för såväl det allmänna som för berörda trafikmedel enstämmigt vitsordat behovet av sam-

*Departementa-
chefen.*

hällseliga åtgärder i syfte att åstadkomma en reglering av förhållandet mellan särskilt järnvägs- och landsvägstrafiken. I stort sett visa utredningarna även samstämmighet rörande grunderna för en dylik reglering, i det att föreliggande, av 1936 års trafiksakkunniga avgivna förslag i modifierad form ansluter sig till principerna i det av 1932 års trafikutredning framlagda betänkandet.

Själva principfrågan huruvida staten bör reglerande ingripa eller icke i landets kommunikationsväsende får, vad järnvägs- och biltrafiken beträffar, för länge sedan anses avgjord. Fri och obehindrad konkurrens råder icke och har aldrig rått i samband med nämnda trafikmedel. Deras stora betydelse för landets samhälls- och näringsliv har tidigt föranlett statliga ingripanden på detta område av helt annan art och omfattning än inom näringslivet i övrigt. Järnvägarna ha från början varit underkastade koncessionstvång, vilket å ena sidan inneburit skydd för det särskilda järnvägsföretaget mot obehörig konkurrens från andra järnvägsföretag, men å andra sidan ålagt det, jämte andra förpliktelser i det allmännas intresse, skyldighet att mot av Kungl. Maj:t fastställd taxa utföra regelbunden trafik. Och den yrkesmässiga biltrafiken, här närmast lastbilstrafiken, har varit och är statligt reglerad på så sätt, att dylik trafik endast får bedrivas efter av vederbörande myndighet meddelat tillstånd och under vissa i vederbörande författningar angivna villkor.

Om emellertid dessa båda trafikmedel redan äro i olika omfattning var för sig statligt reglerade, kan i vårt land något statligt ingripande för reglering av konkurrensförhållandet mellan trafikmedlen knappast sägas ha ägt rum. I det längsta torde ock en mera genomgripande dylik reglering böra undvikas. De förslag eller försök därtill, som kommit till synes i andra länder, ha endast tjänat att belysa de svårigheter, som äro förknippade med problemet. Sådana i konkurrensreglerande syfte vidtagna åtgärder, som innebära ett absolut hinder för ett visst trafikmedels verksamhet i ett eller annat avseende, såsom till exempel förbud mot att med bil respektive järnväg befordra vissa slag av gods eller mot att med bil befordra gods å vissa vägsträckor eller utöver en viss väglängd, äro enligt min mening icke ägnade att främja en riktig utveckling av kommunikationsväsendet. Inom ramen av de för varje trafikmedel gällande föreskrifter böra de fritt få tävla med varandra och göra var sina speciella företräden gällande. Men denna tävlan bör, såsom också 1932 års riksdag framhöll, ske under förhållanden, som lämna samma möjlighet för samtliga parter.

Sådana förhållanden föreligga icke nu. Medan järnvägarna äro ett trafikmedel, där vederbörande företag är bundet vid bestämda, av Kungl. Maj:t fastställda taxor samt underkastat skyldighet att regelbundet ombesörja alla påfordrade slag av transporter, oavsett huruvida transport å en viss sträcka eller av ett visst slag av gods är för företaget fördelaktig eller icke, och företaget i övrigt i sin verksamhet är förpliktat att följa en mångfald i det allmännas intresse pålagda föreskrifter, har det trafikmedel, som är järnvägarnas förnämsta konkurrent, den yrkesmässiga bilismen — så som förhållandena i praktiken gestalta sig — full frihet att själv bestämma fraktpriset, att själv

välja sina transportvägar och att bland olika slag av gods utvälja de kategorier, som äro de ur dess synpunkt fördelaktigaste. Därtill kommer, att järnvägarna — ofta också sjöfarten — äro företag av den storlek, att de äro underkastade för större företagare gällande social lagstiftning och de förpliktelser i löne- och andra hänseenden, bland annat sedvanlig arbetstidsbegränsning, som följa av ingångna kollektivavtal med den anställda personalen, medan däremot biltrafiken oftast torde utövas under sådana företagsformer, att nämnda ålägganden och förpliktelser icke i samma utsträckning gälla.

Dessa olikheter i utgångsläget vid konkurrensen mellan bil och järnväg ha otvivelaktigt starkt bidragit till att framskapa ett läge, som icke utan skäl betecknats såsom krisartat. Med sin i olika avseenden större rörelsefrihet har den yrkesmässiga biltrafiken riktat kännbara angrepp mot järnvägarnas tidigare ställning. I den mån detta lett till att järnvägarna tvingats — och med fortsättande av sin verksamhet även förmått — att mera ändamålsenligt anpassa sig efter trafikens och allmänhetens krav, kan den sålunda inledda konkurrensen sägas ha haft övervägande goda verkningar. Men järnvägarna ha drivits än längre, och i sin strävan att bevara eller återförvärva kundkretsen föranletts till taxenedsättningar, som i många fall ekonomiskt underminerat företagets bestånd. För att behålla och om möjligt utöka sina vunna områden har biltrafiken och dess företagare likaledes pressat sina taxor allt längre ned, med påföljd att, som också i utredningarna framhållits, det ekonomiska och sociala läget för de inom denna transportverksamhet sysselsatta måste anses vara allt annat än tillfredsställande. Det lider intet tvivel om, att detta tillstånd, om det får obehindrat fortsätta, kommer att leda till ökade svårigheter för flera av de enskilda järnvägsföretagens bestånd och till fortsatt försämring av de ekonomiska och andra villkor, som erbjudas de i biltrafiken sysselsatta.

En dylik fortsatt utveckling kan icke tjäna något berättigat intresse. Kommunikationsväsendet utgör en så viktig och integrerande del av nutida samhälls- och näringsliv, att det tvärtom måste anses vara ett allmänt intresse, att i de olika kommunikationsföretagen verksamma företagare och anställda kunna påräkna en dräglig ställning och utkomst. Men därtill kommer, att en på ojämna villkor bedriven konkurrens, som leder till nedläggande av ett visst slag av trafikmedel, kan leda till allvarlig skada för samhällets samlade trafikapparat. Ty lika litet som en järnväg förmår efter nutida fordringar helt ersätta bilen som transportmedel, lika litet förmår i de flesta fall denna ersätta järnvägen. Erfarenheten har i flera fall visat, att nedläggandet av en järnväg skulle betyda en omvälvande och för befolkningen kännbar förändring av stora delar av näringslivet i den bygd, järnvägen genomlöper.

Om med hänsyn till det nu anförda det kan anses påkallat, att staten vidtager de reglerande åtgärder, som ett allmänt intresse påfordrar, men å andra sidan sådana ingrepp böra undvikas, som syfta till en konstlad uppdelning av transportmängden eller till ett ensidigt gynnande av det ena trafikmedlet

på det andras bekostnad, så återstår den av mig redan antydda och av 1932 års riksdag såsom önskvärd betecknade utvägen, nämligen att såvitt möjligt åstadkomma sådana förhållanden, att de olika trafikmedlen lämnas samma möjligheter till fri tävlan. Detta kan åter huvudsakligen ske på två olika vägar: antingen genom att i allt väsentligt likställa järnvägarna med bilarna. eller genom att underkasta bilarna i huvudsak samma förpliktelser som järnvägarna. Det förra skulle för järnvägstrafikens del betyda eftergift helt eller delvis från skyldigheten att ombesörja regelbunden trafik, att hålla fasta taxor och att utföra även sådana transporter, som icke vore för järnvägen särskilt förmånliga. En sådan lösning skulle emellertid komma att medföra så genomgripande och oberäkneliga verkningar för vårt lands näringsliv, att den icke på något ansvarigt håll ifrågasatts. Det återstår då blott det andra alternativet, som innebär, att det även för biltrafikens del föreskrives tillämpning av en skälig, av offentlig myndighet fastställd taxa och en transportskyldighet av mera reell innebörd, än den, som för närvarande föreligger.

Det nu föreliggande förslaget bygger på sistnämnda alternativ, men avser likväl icke att genomföra detsamma till dess yttersta konsekvenser genom att låta nyss nämnda förpliktelser gälla för *hela* den yrkesmässiga trafiken med lastbilar. Tvärtom avses att genom uppdelning av denna trafik i när- och fjärrtrafik möjliggöra att ställa den del av lastbilstrafiken, nämligen närtrafiken, som, i det den rör sig på automobilens primära och mest betydande verksamhetsfält, fyller en uppgift, som icke kan ombesörjas med samma fördel av något annat trafikmedel, utanför nyssnämnda förpliktelser. Allenast till den del den yrkesmässiga lastbilstrafiken bedrives på längre avstånd och därvid så gott som undantagslöst under konkurrens med de övriga trafikmedlen, äro nyssnämnda förpliktelser avsedda att bli gällande.

Ett genomförande av detta förslag, till vilket jag i allt väsentligt vill giva min anslutning, kommer helt visst icke att nämnvärt inverka på den bestående transportfördelningen mellan de olika trafikmedlen. Förslagets försiktiga avfattning, liksom ock den enighet, som rätt inom de sakkunniga, torde även visa, att någon dylik avsikt ej förelegat. Däremot hyser jag för min del förhoppningen, att förslagets genomförande skulle komma att bidra till att avlägsna den oro och osäkerhet, som nu råder inom olika grenar av kommunikationsväsendet, och hejda eller åtminstone mildra den kris, som, om icke förr, så vid en eventuell konjunkturförsämring med säkerhet kommer att drabba de olika trafikmedlen, om det nuvarande tillståndet får obehindrat vidare utveckla sig.

Ur nu angivna synpunkter synes det mig angeläget, att frågan förelägges redan årets riksdag. Något skäl till uppskov därutinnan har jag ej funnit. Även om förslaget utarbetats och framlagts närmast med hänsyn till förhållandena mellan järnvägs- och biltrafik, ha dock målsmän även för sjöfarten, i den mån denna varit representerad såväl i 1932 års trafikutredning som hos 1936 års trafiksakkunniga, livligt förordat, att förslag om reglering omedelbart framläggas. Även med hänsyn till den tid, som förflutit sedan riksdagen anhöll om utredning av frågan, torde riksdagens yttrande, sedan

utredningen nu slutförts, böra inhämtas över det förslag, vartill utredningen föranlett.

Jag övergår nu till att behandla huvuddragen av den organisation av biltrafiken, som förslaget upptager.

Uppdelning i när- och fjärrtrafik.

Gemensamt för de båda förslagen är, såsom jag tidigare framhållit, att en förutsättning för en ändamålsenlig reglering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken anses vara en uppdelning av trafiken i två huvudgrupper, *när gods- trafik* och *fjärr gods- trafik* (eller beträffande linjetrafiken resp. *när gods- linje- och fjärr gods- linje- trafik*).

Rätt till när gods- trafik skulle enligt 1935 års förslag tillkomma dels nuvarande utövare av stads- eller länstrafik, som anmält sig vilja begagna nämnda rätt, dels ock de yrkesutövare, som efter det nya systemets införande erhålla tillstånd till bedrivande av sådan trafik. Innehavare av tillstånd till när gods- trafik skulle äga att ombesörja godstransporter inom ett i samband med beviljande av trafik tillstånd fastställt begränsat område — när trafik- område — vars gränser icke skulle få i när trafik överskridas. Beträffande fastställandet av detta områdes storlek innehöll 1935 års förslag till författning ingen annan bestämmelse, än att storleken icke finge understiga ett linjerätt avstånd av 30 km från stationsorten räknat.

En dylik bestämmelse skulle sålunda icke komma att innebära något hinder för att göra när trafik områdena så stora, som det med hänsyn till praktiska erfarenheter under tillämpningen befunnes vara lämpligt. I motiveringen till förslaget har emellertid trafikutredningen förklarat sig anse, att när trafik områdenas storlek inom särskilt tätt bebyggda trakter med synnerligen god tillgång på järnvägsförbindelser borde lägst bestämmas till en cirkel med en radie av 30 km från trafikutövarens stationsort räknat. I övriga delar av södra och mellersta Sverige borde radien av samma cirkel uppgå till 50—60 km, medgivande en längsta körning av 100—120 km från trafik områdets ena gräns till den andra; i återstående delar av landet borde med hänsyn till de större avstånd, som här förekomme, och en i stort sett något glesare befolkningsfördelning när trafiken beredas ett något större normalt trafik område, och vad särskilt det inre Norrland anginge, borde storleken av när trafik områdena kunna avsevärt utsträckas. Givetvis förutsattes i förslaget, att de i motiveringen angivna gränsmåtten allenast skulle vara genomsnittlig norm för den primära uppläggnings av när trafik områdena och att de icke allenast då utan även sedermera, i den mån det med hänsyn till erfarenheten krävdes, skulle anpassas efter lokala förhållanden för att så väl som möjligt tillgodose trafikbehoven. En stad eller annat större handels- eller kommunikationscentrum, som det vore av vikt för när trafikutövaren att nå fram till, skulle sålunda exempelvis helt inneslutas i när trafik området, även om den eljest, vid en schematisk dragning av gränslinjen, skulle delvis falla utanför densamma eller ligga på ett avstånd inom förslagsvis en mil därifrån. Storleken av när trafik områdena skulle bestämmas av länsstyrelse i det län, vareast stationsorten vore belägen, dock med ledning av allmänna grunder, som Kungl. Maj:t efter vägtrafikmyndighetens hörande skulle fastställa.

Prisbildningen skulle inom närgodstrafiken vara fri nedåt, men uppåt begränsas av maximitaxa. Däremot skulle en fastare prisbildning, än vad nu vanligen förekommer, stödjas genom att i lämplig omfattning gemensamma beställningskontor och andra för yrkesutövarna gemensamma anordningar till trafikens ordnande legaliserades. Inga andra hinder för närgodstrafikens rörelsefrihet inom de fastställda närtrafikområdena borde föreskrivas, än som erfordrades till förebyggande av osund konkurrens mellan närtrafikutöware, vilkas områden helt eller delvis sammanföle.

En uppdelning av biltrafiken av nu ifrågavarande slag har i avgivna *ytt-randen över 1935 års förslag* vunnit principiell tillslutning även från vissa håll, där man eljest avstyrkt förslaget. Däremot har man i dessa yttranden beträffande den föreslagna avgränsningen av närtrafiken i vissa fall invänt, att densamma innebure en konstlad och för varje fall alltför långt gående inskränkning av denna trafiks rörelsefrihet; närtrafikområdena borde bättre anpassas efter naturligt enhetliga områden, såsom exempelvis ett län, och för varje fall skulle områdena av den storlek, som i utredningens förslag förutsatts, bli alltför små för att närtrafikutövarna skulle kunna ekonomiskt existera på den trafik, som kunde erhållas inom dem.

1936 års trafiksakkunniga framhålla, att en uppdelning i när- och fjärrtrafik skulle komma att möjliggöra tillgodoseendet av flera viktiga ändamål. I första hand åsyftas möjlighet att för fjärrtrafiken föreskriva och upprätthålla en bestämd taxa, fastställd, liksom järnvägstaxan, av Kungl. Maj:t, vilket skulle i denna trafik liksom för trafikmedel, med vilka fjärrtrafiken konkurrerar, skapa en större fasthet i priserna. Vidare skulle åt fjärrtrafiken kunna givas en organisation, som för allmänheten garanterar tillgång på transporter i sådan trafik icke allenast, såsom nu merendels är fallet, huvudsakligen till orter, som redan tidigare hava goda transportlägenheter, utan jämväl till andra orter mot skälig taxa. Genom att bygga taxan på en korrekt självkostnadsberäkning, skulle dessutom beredas möjlighet att täcka såväl en rättvis andel av det allmännas väg- och trafikkostnader som skälig ersättning åt de i fjärrtrafiken verksamma yrkesutövarna. Vad närtrafiken angår, skulle genom uppdelning möjliggöras att på detta automobilens viktigaste och mest betydande arbetsfält i vissa avseenden bereda yrkesutövarna en friare ställning, än vad som skulle vara möjligt, om enhetliga bestämmelser måste gälla för såväl när- som fjärrtrafik.

Sakkunniga framhålla i sammanhang härmed, att de underkastat den ovan omförmälda invändningen, att gränserna för närtrafikområdena borde närmare än vad i trafikutredningens förslag skett anslutas till bestående administrativa gränser, en noggrann prövning och därvid icke funnit praktiskt möjligt att generellt tillämpa den ifrågasatta metoden.

Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik avse, framhålla de sakkunniga, i regel att — i den mån de icke inriktat sig på fjärrtrafik — ombesörja den distributionstrafik, som utstrålar från ett visst handels- eller industricentrum, och det naturliga trafikområdet bleve därför den ifrågavarande

de ortens handels- och omsättningsområde. Detta område hade åter i många fall föga med administrativa gränser att skaffa. Göteborgs handelsområde sträckte sig exempelvis icke allenast in i Göteborgs och Bohus utan även inom Hallands och Älvsborgs län. Gävle handelsområde omfattade likaledes icke allenast delar av Gävleborgs utan även av Uppsala, Västmanlands och Kopparbergs län, och flera liknande exempel kunde anföras. På grund härav bleve en gräns för närtrafikområdet, som kännetecknades av ett visst avstånd från stationsorten — i vissa fall kanske olika i olika riktningar — naturligare än en administrativ gräns.

1936 års trafiksakkunniga hava därför i princip anslutit sig till tanken att som norm för gränsdragningen lägga ett visst av handelsförhållanden m. m. betingat avstånd från stationsorten.

Beträffande *storleken* av detta avstånd framhålla samma sakkunniga, att ett närtrafikområde av den storlek, som trafikutredningen föreslagit såsom normalmått för södra och mellersta Sverige, nämligen en cirkel med en radie av 50—60 kilometer, skulle få en yta av 7,900 resp. 11,300 kvadratkilometer. Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade påpekats, att, om dessa ytor jämfördes med storleken av länen i Götaland och Svealand, funne man, att av 19 län 10 stycken hava ett totalt ytinnehåll mindre än 7,900 kvadratkilometer och 14 stycken ett ytinnehåll mindre än 11,300 kvadratkilometer. Det är endast Kopparbergs och Värmlands län, som hava väsentligt större ytinnehåll, än vad som ansetts lämpligt för ett närtrafikområde. Ehuru man sålunda i allmänhet torde hava underskattat storleken av de närtrafikområden, som även vid en tillämpning av trafikutredningens förslag skulle stå till närtrafikutövarnas förfogande, ansåge de sakkunniga en utvidgning av det av utredningen föreslagna avståndet påkallad i förening med en komplettering av den av utredningen föreslagna metoden, så att *transportavståndet i förening med avståndet från stationsorten* bleve avgörande för frågan, huruvida en viss transport vore att hänföra till fjärrgodstransport eller icke.

1936 års trafiksakkunniga förorda för nyssnämnda ändamål, att, på samma gång som gränsen för närtrafikområdet vidgas, en dubbel gränsbestämning införes, nämligen så, att en transport i närgodstrafik karakteriseras därav, att den *dels* icke överstiger en viss transportlängd (*närtrafikavstånd*), *dels ock* faller inom ett visst, för närtrafikutövaren anvisat *närtrafikområde*. Närtrafikavstånd och närtrafikområde böra för närtrafikutövare med stationsort inom visst län eller del av län generellt fastställas av vägtrafikmyndigheten på förslag av länsstyrelsen samt efter samråd med länsstyrelser i de län, till vilka närtrafikområde kan komma att sträcka sig. Storleken av närtrafikavståndet förutsattes därvid komma att tillmätas så, att trafikutövaren städse beredes tillfälle att utöva närgodstrafik inom det naturliga handels- och omsättningsområde, i vilket hans stationsort är belägen. För varje fall bör dock icke — utom i det inre Norrland — närtrafikavstånd eller avstånd från stationsort till närtrafikområdes gräns överstiga 100 km.

I sin största utsträckning skulle vid tillämpning härav ett närtrafikområde inom södra och mellersta Sverige bilda en cirkel av 200 km diameter, inom vilken emellertid transporter överstigande en väglängd av 100 km bleve hänförliga till fjärrtrafik. I den mån nämnda avstånd befinnas böra minskas

för att, särskilt i tätbefolkade områden med närbelägna trafikcentra, vinna bättre anpassning efter de naturliga handelsområdenas storlek eller av andra praktiska skäl, har vägtrafikmyndigheten att därom besluta. I det inre Norrland — närmare bestämt området norr och väster om järnvägslinjerna Bräcke—Storlien och Bräcke—Karungi — bör av samma anledning vägtrafikmyndigheten äga bestämma närtrafikavstånd och närtrafikområde större än nyssnämnda för södra och mellersta Sverige angivna maximimått.

Med användningen av detta system undvikas även, yttra 1936 års trafik-sakkunniga, en olägenhet, som kan befaras vid tillämpningen av trafikutredningens system, nämligen att trafikutövare söka erhålla stationsort mitt emellan två större trafikcentra för att kunna mellan dem båda bedriva en trafik, som trafikutövare med stationsort inom något av dem icke skulle kunna bedriva.

Sakkunniga framhålla slutligen, att ur övervakningssynpunkt kan det av dem förordade förslaget innebära en minskad möjlighet till kontroll över att närtrafikutövare icke överskrida sina trafikrättigheter, men denna olägenhet anses i mån av förbättrade organisations- och kontrollanordningar bli av relativt begränsad betydelse.

I detta sammanhang torde få omförmälas, att i § 25 mom. 2 av trafikutredningens förslag av år 1935 finnes intagen bestämmelse av innebörd att länsstyrelse, till skydd för behörigt ordnande av godstrafiken inom visst område eller för möjligheten att upprätthålla annan trafikled, efter Kungl. Maj:ts medgivande ägde föreskriva förbud mot att i närgodstrafik befara viss vägsträckning eller att å dylik sträckning upptaga eller avlämna gods, dock icke å kortare sträckor än 50 kilometer.

Majoriteten av 1936 års sakkunniga har icke funnit bibehållandet av denna bestämmelse motiverat.

Häremot har reservation anförts av herrar *Berglund*, *Malmkvist* och *Ne-rell*, vilka uttalat, att de anse den i § 25 mom. 2 av trafikutredningens förslag förekommande bestämmelsen böra till skydd för möjligheten att upprätthålla regelbundna förbindelser bibehållas i den form att vägtrafikmyndigheten skall äga att genom beslut, som underställes Kungl. Maj:ts prövning, för i momentet angivna ändamål föreskriva inskränkning i rätt att i närgodstrafik å viss vägsträckning upptaga, transportera eller avlämna gods eller visst slag av gods.

*Departements-
chefen.*

Såsom redan antytts, innebära nuvarande bestämmelser beträffande yrkesmässig lastbilstrafik icke någon begränsning i fråga om det avstånd, på vilket transporter i sådan trafik må utsträckas. En utövare av stads- eller läns- trafik kan därför för närvarande, i den mån det erfordras för utförande av mottagna beställningar, utsträcka sin trafik över hela riket. Även om han ursprungligen erhållit trafiktillstånd närmast i syfte att tillgodose det lokala trafikbehovet inom en viss stad, finnes sålunda i författningen icke någon garanti för att han också inriktar sig på denna trafikuppgift; han är, under iakttagande av i ämnet gällande bestämmelser, oförhindrad att i stället åtaga sig hur långa transporter som helst i vilken riktning som helst till eller från

trafikområdet, dock med vissa begränsningar i fråga om rätt att hämta gods utom detsamma.

Med bestämdhet torde kunna sägas, att en så vidsträckt rörelsefrihet icke varit åsyftad vid tillkomsten av i ämnet gällande bestämmelser. Den har oförutsett blivit en följd av åtskilliga ändringar i tidigare bestämmelser, vilka införts närmast i syfte att åt persontrafiken bereda en större rörelsefrihet. En sådan utvidgning av bilarnas verksamhetsområde, som i fråga om persontrafiken både varit fullt berättigad och utan större betydelse för konkurrensen med övriga trafikmedel, har däremot i fråga om godstrafiken skapat förvirring i både prisbildning och tillgång på automobiler inom de områden, som för ändamålet anvisats, och därigenom även avsevärt skärpt konkurrensen med de övriga trafikmedlen. I förening med splittringen av tillståndsgivningen på omkring 140 myndigheter, nämligen de 24 länsstyrelserna jämte överståthållarämbetet samt polismyndigheterna i samtliga städer i riket, har detta, såsom även tidigare av mig framhållits, förorsakat, att de tillståndsgivande myndigheterna delvis förlorat det grepp över möjligheten att inrikta beviljandet av trafiktillstånd på tillgodoseende av bestämda och konstaterade trafikbehov, vilket annars lagstiftningen i ämnet ursprungligen torde hava avsett. Därigenom har även försvårats den anpassning av tillgången på bilar i yrkesmässig trafik, som det ligger i biltrafikutövarnas men även i trafikanternas intresse att söka upprätthålla.

För flertalet trafikutöware torde en så vidsträckt rätt till körning som den nu befintliga icke få anses innefatta något verkligt behov. Till vida övervägande del är nämligen alltjämt den yrkesmässiga lastbiltrafiken inriktad på transporter inom ett relativt begränsat område, där det normala trafikbehovet kan av lokala myndigheter bedömas. Icke desto mindre utgör möjligheten av att denna trafik i obestämbär omfattning när som helst kan, under inflytande av tillfälliga konjunkturer, övergå till fjärrtrafik i andra trakter en faktor, som starkt påverkar andra trafikutövaras lojala verksamhet. Så länge någon skillnad legalt icke kan göras mellan när- och fjärrtrafik, måste även den förra komma att tyngas av inskränkande bestämmelser, som tillkommit närmast med tanke på den senare, men som skulle kunna lättas för närtrafiken, om det vore möjligt att låta särskilda bestämmelser gälla för denna. Genom införande av bestämda närtrafikområden, inom vilka endast ett såvitt möjligt efter föreliggande behov begränsat antal trafikutöware äga bedriva trafik, ökas även möjligheten att anpassa tillgången på bilar efter trafikbehovet samt att till gagn såväl för yrkesbilägarna som för trafikanterna reglera tillhandahållandet och det effektiva utnyttjandet av bilbeståndet samt en skälig prisbildning. En uppdelning av biltrafiken i när- och fjärrtrafik kan därför sägas ligga i allas intresse, och kan — under förutsättning att gränsen för närtrafiken drages så, att en skälig rörelsefrihet bibehålles för närtrafikutövarna — i varje fall icke anses kränka något för dem vitalt intresse.

Vad angår storleken av de avstånd, som normalt böra avses för närtrafiken, och metoden för utformning av närtrafikområdena, har jag i princip

intet att erinra mot 1936 års förslag. Normerande för detta avstånd bör i första hand vara storleken av det handels- och transportområde, inom vilket den stationsort, från vilken trafiken skall utgå, är belägen. Givetvis är begreppet handels- och transportområde härvid närmast att förstå icke i betydelse av det längsta avstånd, på vilket en viss specialprodukt för nämnda ort distribueras — detta område sträcker sig ofta över hela landet eller stora delar därav — utan såsom det område, på vilket den gemensamma lokala hushållningen i trakten i form av distribution av vanliga produkter från ett handelscentrum och tillförsel av matvaror m. m. till samma centrum är grundad. En bestämmelse, avsedd att närmare precisera detta förhållande, synes mig böra intagas i författningstexten.

Beträffande den ovan omförmälda frågan om lämpligheten av en bestämmelse i enlighet med § 25 mom. 2 i 1935 års förslag, innebärande möjlighet till inskränkning i rätten att transportera gods å vissa vägsträckor, har jag, i likhet med majoriteten av 1936 års trafiksakkunniga, icke funnit skäl förorda en dylik bestämmelse.

Utformade efter de principer, som i det föregående angivits, skulle reglerna om närtrafikområdets storlek komma att erhålla den lydelse, som framgår av författningsförslaget § 25.

Organisationen av närtrafiken.

I motsats till fjärrtrafiken, till vars bedrivande tillstånd är avsett att lämnas endast ett begränsat antal för ändamålet bildade, relativt stora företag (fjärrtrafikutöware), vilka i sin ordning äro hänvisade till att i första hand anlita de särskilda närtrafikutövarna, är närtrafiken avsedd att bedrivas på grundval av individuella tillstånd och under frihet för varje närtrafikutöware att inom gränserna för det givna trafiktillståndet organisera sin trafik så ändamålsenligt som möjligt. Även på detta område bör emellertid lagstiftningen söka bidra till att det skapas sådana förhållanden, som möjliggöra en god betjäning av den trafikerande allmänheten och en skäligen bärgning för yrkesutövarna. Vissa av de åtgärder, vilka för detta ändamål särskilt böra komma under omprövning, torde böra i korthet närmare beröras.

Effektiv behovsprövning. Den förnämsta förutsättningen för upprätthållande av ordnade och sunda ekonomiska förhållanden inom närtrafiken är tydligen en noggrann prövning vid beviljandet av nya trafiktillstånd. Redan i ett av trafikutredningen år 1932 avgivet betänkande fäste utredningen uppmärksamheten på vikten av en effektiv behovsprövning; och på min hemställan framlade Kungl. Maj:t i anslutning därtill för 1933 års riksdag förslag till en tydligare formulering av det stadgande, 27 § 2 mom. i motorfordonsförordningen, som utgör grund för tillståndsgivningen.

Även om den på grund härav vidtagna stadgeändringen verkat i riktning mot större återhållsamhet vid tillståndsgivningen än tidigare varit fallet, sy-

nes dock den samlade lastkapaciteten av den yrkesmässigt använda bilparken hava sedan nämnda år vuxit i högre grad än trafikbehovet. Utom den ökning, som under åren 1933—1935 skett genom nya trafiktillstånd, har nämligen vid utbyte av fordon medgivits en i och för sig naturlig ökning av den tillåtna belastningen, och sistnämnda ökning har att döma av föreliggande stickprov (se under 14 §), varit så betydande, att den avsevärt överstigit ökningen genom nya tillstånd och sannolikt mer än uppvägt den konjunkturbetingade stegringen av transportmängderna, med resultat att, som ovan antytts, marginalen mellan transportkapacitet och trafikbehov snarare torde hava ökats än minskats. Om den i 27 § 2 mom. föreskrivna behovsprövningen överallt handhåfts i överensstämmelse med de intentioner, för vilka nämnda stadgande varit uttryck, torde emellertid vid nuvarande tidpunkt balansen mellan tillgång och behov och därmed bilarnas utnyttjning varit bättre avvägd än nu flerstädes kan antagas vara fallet.

I anslutning till vad 1936 års trafiksakkunniga i denna del anfört anser jag mig därför böra framhålla vikten utav att, såsom ett stöd för bilägarnas egna strävanden att åstadkomma ordnade förhållanden, en noggrann prövning av tillståndsgivningen, särskilt under övergången till en avsedd ny ordning, sker, såväl då fråga är om nya tillstånd som ej mindre vid ifrågasatt utökning av äldre. Av samma skäl gör sig behovet av uppmärksamhet gällande i fråga om möjligheten att sanera den befintliga tillståndstocken genom att indraga trafiktillstånd, som överhuvud icke utnyttjas, eller där det eljest utan olägenheter kan ske; och jag har, i likhet med 1936 års trafiksakkunniga, i detta sammanhang velat understryka angelägenheten av fortsatta åtgärder även i sådant syfte.

Legalisering av beställningskontor. I trafikutredningens betänkande har å sid. 122—124 upptagits frågan om lämpligheten av bestämmelser i ändamål att för trafikens ordnande befrämja sammanslutningar mellan vissa trafikutövare. Utredningen åberopar därvid till en början en redogörelse, utvisande hurusom ordnandet av reservtrafiken — d. v. s. meddelandet av tillstånd att vid särskilda tillfällen insätta ett större antal automobiler, än vad som för vanliga fall är medgivet, i trafik — i vissa städer eller län skett på det sätt, att rätten att insätta reservautomobiler i trafik tillerkänts icke enskilda trafikutövare utan av trafikutövarna för ändamålet bildade, av offentlig myndighet godkända sammanslutningar. I samband därmed framhåller utredningen, att även eljest en ändamålsenlig organisation av utövare av yrkesmässig trafik inom ett visst samhälle eller inom en viss krets av samhällen uppenbarligen kan tillgodose många viktiga intressen.

I första hand, yttrar utredningen, underlättas därigenom för trafikutövarna förvaltningen av sådana angelägenheter, som äro för dem gemensamma, såsom t. ex. anordnandet av gemensamt beställningskontor eller av gemensam telefonväxel, anskaffande och tillhandahållande av gemensamt reservmateriel samt avgivande av utlåtande och framställningar i sådana fall, då ett representativt uttryck för deras gemensamma uppfattning erfordras. Även yrkesutövarnas strävan att uppehålla kårens yrkesstandard genom krav på tillräckliga personliga kvalifikationer hos dess medlemmar och utmönst-

ring av sådana element, som icke i detta avseende fylla behöriga anspråk, måste genom en dylik organisation befrämjas. Det stora förtroende, som åtskilliga till allmänhetens förfogande stående jämförliga organisationer, såsom t. ex. stadsbudskåren i städerna, tillvunnit sig för omsorg och pålitlighet vid utförande av anförtrödda uppdrag, visar, vilka gynnsamma verkningar en dylik åtgärd kan ur nyssnämnda synpunkter få. Angelägenheten av att söka giva myndigheternas stöd åt dylika strävanden till självdisciplin och högre personlig standard inom den kår, som i den allmänna automobiltrafiken står till allmänhetens förfogande, är så mycket större, som trafikutövarna i denna trafik vid utförande av anförtrödda uppdrag övertaga ansvaret för allmänhetens säkerhet till liv eller egendom — vad den sistnämnda angår ofta till betydande belopp.

Aven ur allmänhetens synpunkt är en organisation av förevarande slag till övervägande del att betrakta såsom en fördel särskilt därigenom att beställningar av eller andra uppgörelser om körningar underlättas till följd av att trafikkunden kan på ett enda eller ett fåtal ställen få alla erforderliga upplysningar och träffa erforderliga överenskommelser i stället för att behöva söka sådana på ett flertal ställen.

Icke minst ur den synpunkt, som i detta sammanhang främst är aktuell, nämligen med hänsyn till konkurrensen såväl de olika trafikmedlen som de särskilda trafikutövarna emellan, göra sig liknande synpunkter gällande. Den ofta överklagade bristen på fast prisbildning inom den yrkesmässiga automobiltrafiken och särskilt därvid inom lastbilstrafiken torde till väsentlig del hava föranletts eller för varje fall förvärrats av att trafikutövarna merendels operera i småföretag var för sig och att något sammanhållande organ, som åtminstone i någon mån kunnat verka prisreglerande, hittills praktiskt taget saknats. Det måste förutsättas, att i samma mån som utövarna av denna trafik övervinna den nuvarande splittringen, en sundare prisbildning och större stabilitet i frakterna skall kunna åstadkommas.

Ehuru i de allmänna bestämmelserna angående den yrkesmässiga automobiltrafiken stöd för organisationssträvanden av nu förevarande slag saknats, hava dock på sina håll i samband med tillståndsgivningen bestämmelser meddelats i syfte att befrämja sådana. Sålunda gäller exempelvis enligt § 6 i droskreglementet för Stockholm (överståthållarämbetets kungörelse den 28 januari 1931), att droskägare, som erhållit tillstånd till droskrörelse, icke äger utan särskilt tillstånd av överståthållarämbetet utöva verksamheten. förrän han hos ämbetet visat, att han är medlem av en av ämbetet godkänd sammanslutning av droskägare med uppgift att inrätta och vidmakthålla ett gemensamt telefonväsen samt handhava de övriga angelägenheter, som ämbetet finner böra tillkomma en sådan sammanslutning. Även i ett flertal andra städer liksom inom köpingar och municipalsamhällen har emellertid, enligt vad en granskning av i svenska stadsförbundets bibliotek befintliga reglementen för drosktrafik eller yrkesmässig automobiltrafik givit vid handen, motsvarande bestämmelse fastställts.

I en till chefen för kommunikationsdepartementet den 29 december 1934 ingiven framställning, som av denne överlämnats till trafikutredningen för att tagas i övervägande vid uppdragets fullgörande, har *Östergötlands läns trafikbilägareförening*, med vilken *Sveriges trafikbilägares riksförbund* instämt, hemställt om stöd för det organisationsarbete, som föreningen för nu ifrågavarande ändamål sökt få till stånd.

I skrivelsen anföres bland annat, att, ehuru på vissa orter trafikutövarna sammanslutits till en gemensam droskorganisation, har sedermera rätt medgivits för vissa trafikutövarare att bedriva yrkesmässig persontrafik på en dylik

ort utan skyldighet för dem att vara anslutna till organisationen. Detta har möjliggjort för de utom organisationen stående trafikbilägarna att effektivt konkurrera med de till densamma anslutna. De självständiga utövarna ha nämligen varit befriade från de pålagor, som droskreglementet föreskrivit för övriga, såsom passning vid järnvägsstationer eller andra tillfällen; på grund härav hava de kunnat bättre än de övriga konkurrera om stora lönande uppdrag. Hade jämväl dessa varit anslutna till droskstationen, skulle de gynnsamma beställningarna liksom också bördan för organisationens upprätthållande hava kunnat mera rättvist fördelas mellan trafikbilägarna. Även för allmänheten vore fördelarna av en dylik organisation påtagliga, genom att den besparades besväret att i vissa fall behöva ringa från den ena trafikbilägaren till den andra, innan en ledig bil kunde erhållas. Föreningen ansåge det alldeles nödvändigt, att en lösning av förevarande spörsmål komme till stånd.

För egen del har *trafikutredningen* i detta ämne uttalat, att utredningen ansett sig böra genom en föreskrift i nu förevarande syfte söka befrämja en sådan organisation av de på en viss plats eller inom en viss krets verkssamma trafikutövarna, som är ändamålet även med nyss omförmälda, av tillståndsbeviljande myndigheten meddelade bestämmelser. För ändamålet har utredningen i § 31 föreslagit bestämmelse, att innehavare av tillstånd till beställningstrafik skall, därest tillståndsbeviljande myndigheten därom förordnat, vara skyldig att ansluta sig till viss av nämnda myndighet godkänd förening av utövare av allmän trafik med uppgift att handhava de gemensamma angelägenheter (exempelvis i fråga om inrättande och vidmakthållande av gemensamt beställningskontor eller gemensamt telefonväsen eller om anskaffande och tillhandahållande av reservmateriel eller om fördelning av inkommande uppdrag å körning eller om företrädande av trafikutövarna i gemensamma angelägenheter inför myndigheter och andra), som myndigheten i fråga finner böra tillkomma en sådan sammanslutning. Vid myndighetens prövning av frågor av förevarande slag bör, framhåller utredningen, beaktas, att anslutning, varom nu är fråga, icke bör åläggas utövare av beställningstrafik i sådana fall, då skäl för undantag från en sådan skyldighet föreligga, såsom t. ex. då beställningstrafik endast utgör underordnad del av ett järnvägs- eller linjetrafikföretags rörelse. Likaledes torde även sådana institutioner som exempelvis hyrverk, vilkas rörelse icke är att jämställa med övriga slag av beställningstrafik, böra undantagas i detta sammanhang.

Utredningen påpekar slutligen vikten av att tillse, att föreningar av ifrågasvarande slag fylla den uppgift, som i allmänhetens intresse ålagts dem, och icke obehörigen utnyttjas av trafikutövarna till förfång för det allmännas intressen.

Den sålunda av utredningen framförda frågan, till vilken jag återkommer under vederbörande § i specialmotiveringen, synes mig vara av den vikt, att en lösning av densamma bör eftersträvas.

Taxor. Taxebildningen i närtrafiken bör, såsom tidigare antytts, liksom hittills vara fri med begränsning endast av maximitaxa. De stundom fram-

komna yrkandena om minimitaxa i denna trafik har jag, i likhet med såväl trafikutredningen som 1936 års trafiksakkunniga, ansett mig icke kunna understödja.

Beträffande närtrafikutövers rätt att under iakttagande av de föreskrifter, som i detta avseende äro gällande, ombesörja transporter jämväl i fjärrtrafik, återkommer jag i annat sammanhang.

Organisationen av fjärrtrafiken.

Det av trafikutredningen i 1935 års betänkande framlagda förslaget till organisation av fjärrtrafiken är byggt på huvudsakligen följande grunder. Enär fjärrtrafiken i regel utövades i konkurrens med andra trafikföretag, företrädesvis järnvägarna, vilka för samhället vore av minst samma betydelse som automobiltrafiken, borde fjärrtrafiken underkastas samma skyldighet som dess konkurrent järnvägarna att verkställa transporter enligt en fast taxa, fastställd av samma myndighet, som fastställer taxan för järnvägarna, nämligen Kungl. Maj:t. För att denna taxa skulle kunna upprätthållas, vore det, då densamma skulle gälla för ett stort antal eljest konkurrerande trafikutövers, icke nog med att föreskriva taxan till efterrättelse; särskilda organ med uppgift att övervaka och ansvara för taxans tillämpning måste införas. På dessa organ — i trafikutredningens förslag benämnda *fjärrtrafikutövere* — skulle samtidigt läggas skyldighet att gentemot allmänheten ansvara för att automobiler i fjärrtrafik städse funnes att tillgå mot den bestämda taxan, så att fjärrtrafiken icke, med åsidosättande av allmänhetens intressen, inriktades allenast på de transportuppgifter, som med hänsyn till vederbörande fjärrtrafikutövers egna intressen vore att föredraga. Fjärrtrafiken borde, till främjande av ett rationellt utnyttjande av redan meddelade trafiktillstånd, utföras av befintliga närtrafikutövere, och fjärrtrafikutövere förutsattes för detta ändamål träffa avtal antingen med erforderligt antal närtrafikutövere eller, mera sannolikt, med närtrafikutövernans gemensamma beställningskontor (§ 31) eller med en större organisation av närtrafikutövere, varigenom dessa åtaga sig att mot en bestämd ersättning, på rekvisition av fjärrtrafikutövern, ställa automobiler till förfogande för utförande av fjärrgodstransporter. Allenast därest automobiler icke genom sådant avtal kunde erhållas, skulle fjärrtrafikutövere äga att, efter särskilt medgivande av vägtrafikmyndigheten, med egna automobiler ombesörja fjärrtrafiken.

Rätten till utövande av fjärrtrafik skulle med andra ord enligt trafikutredningens förslag innebära *dels*, i förhållande till allmänheten, en skyldighet att mottaga och effektuera beställningar å transporter i fjärrtrafik, *dels*, i förhållande till närtrafikutövern, en rätt — i praktiken sannolikt reglerad av kollektivavtal — att mellan dem fördela utförandet av inkomna beställningar, *dels ock*, i förhållande till det allmänna, ansvaret för att vid

transportens utförande den fastställda taxan och övriga för transporten gällande bestämmelser följdes.

För att så mycket som möjligt garantera, att fjärrtrafikföretagen icke genom inbördes konkurrens tvingades att frångå taxan och för att i övrigt framskapa en fast organisation av fjärrtrafiken borde landet enligt utredningens förslag indelas i under vissa förutsättningar endast två och i varje fall blott ett fåtal fjärrtrafikområden, och borde rätten till fjärrtrafik lämnas allenast ett företag inom varje område, vilket företag alltså skulle hava uteslutande rätt att ombesörja därifrån utgående transporter i fjärrtrafik. Tillstånd borde lämnas allenast företagare, vilka såsom utöware av järnvägs-, ångbåts- eller automobiltrafik eller på grund av andra särskilda förhållanden kunde anses äga erforderliga förutsättningar för organiserande och bedrivande av fjärrtrafik.

Fjärrtrafiken skulle icke vara bunden vid några begränsningar i fråga om avståndet. Fjärrtrafikutöware skulle tvärtom vara icke allenast berättigad utan även skyldig att, mot ersättning enligt den fastställda taxan, ombesörja till fjärrgodstrafik hänförliga, från ort inom fjärrtrafikområdet utgående transporter såväl inom fjärrtrafikområdet som utom detsamma (§§ 16 och 30), dock under iakttagande i sistnämnda fall att gods icke finge inom ett för annan utöware av fjärrgodstrafik fastställt fjärrtrafikområde upptagas för befordran annat än efter uppdrag av sistnämnde trafikutöware eller den, som med laga verkan ägde företräda honom vid meddelande av sådant uppdrag (§ 28).

Huru, från trafikanternas synpunkt sett, ett dylikt system av fjärrtrafik skulle komma att i huvuddrag funktionera, belyses i trafikutredningens betänkande med ett exempel, till vilket jag tillåter mig hänvisa (S. O. U. 1935: 12, sid. 108 ff.).

Beträffande den av trafikutredningen sålunda föreslagna organisationen av fjärrtrafiken har *kritiken* i huvudsak anfört, att denna organisation innebure en monopolisering av fjärrtrafiken och kunde befaras medföra olägenheter i form av höjda priser och bristande anpassning efter näringslivets krav. Med hänsyn till att trafikutredningen räknade med att ledningen av fjärrtrafikföretagen kunde anförtrös åt järnvägar eller sjöfart eller organisationer, vari nämnda äldre trafikmedel ägde ett väsentligt inflytande, har i kritiken även framhållits, att det kunde befaras, att särskilt järnvägarna komme att begagna sig av ett eventuellt inflytande på fjärrtrafiken för att söka tillintetgöra eller åtminstone allvarligt försvåra densamma.

Av 1936 års *trafiksakkunniga* framhålles i nu ifrågavarande del, att den kritik, som sålunda riktats mot trafikutredningens förslag till organisation av fjärrtrafiken, visserligen torde å ena sidan hava överskattat de olägenheter och risker, som kunna tänkas vara förbundna med en organisationsform av det slag, trafikutredningens förslag innebure, och å andra sidan hava förbisett vissa med densamma förenade fördelar. Icke desto mindre

kvarstode enligt sakkunnigas mening såsom väsentliga med trafikutredningens förslag förenade nackdelar, *dels* att detsamma vore byggt på förutsättning, att inom stora fjärrtrafikområden allenast skulle finnas ett fjärrtrafikföretag — vad man i den allmänna diskussionen kallat monopolssystem — *dels* också att detsamma icke i tillräcklig grad anvisade utövarna av yrkesmässig automobiltrafik eller av dem bildade organisationer såsom de, vilka i första hand borde ifrågakomma såsom fjärrtrafikutövare, utan tvärtom räknade med möjligheten och måhända syntes vilja befrämja, att även andra organisationer eller med biltrafiken i viss mån konkurrerande trafikföretag i detta avseende bleve ledande. Ej heller kunde man bortse från faran av att genom det av trafikutredningen föreslagna systemet skapa en alltför stor organisation, som icke stode i rimligt förhållande till det transportarbete, som genom densamma skulle utföras, och som därför komme att redan genom sin kostnad tynga utvecklingen av fjärrtrafiken.

I huvudsak torde, framhålla *trafiksakkunniga*, de fördelar, trafikutredningen velat vinna, kunna uppnås även om med övergivande av monopolprincipen tillfälle, där så befinner lämpligt, lämnas för två eller flera för ändamålet kvalificerade företag att inom ett och samma fjärrtrafikdistrikt upptaga order å och ombesörja därifrån utgående transporter i fjärrtrafik. Genom en sådan anordning skulle kunna befrämmas en nyttig tävlan om så effektiv betjäning av allmänheten som möjligt. Biltrafikintresset såsom sådant torde genom utövarna av yrkesmässig automobiltrafik bättre komma till sin rätt såsom utövare även av fjärrtrafik, därest man, under en försiktig och målmedveten tillståndsgivning, låte organisationen av fjärrtrafiken växa fram huvudsakligen på grundval av trafikföretag organiserade av bilägarna själva eller med anknytning, på sätt nedan närmare anføres, till av närtrafikutövarna bildade gemensamma ordercentraler. Även om man genom dessa åtgärder måhända icke i ett slag nådde fram till en teoretiskt mera fulländad organisation, skulle man dock på ett naturligare och, som det ville synas, fullt tillfredsställande sätt kunna organisera fjärrtrafiken med önskvärd anpassning till den hittillsvarande utvecklingen.

Till stöd för möjligheten av fjärrtrafikens organiserande på basis av lokala centraler och smärre företag, än vad i trafikutredningens förslag förutsatts, kunde även anföras det förhållande, att denna trafik för närvarande till övervägande del utginge från större industri- eller handelscentra, på vilka jämväl merendels ett flertal utövare av lastbilstrafik eller för varje fall ett antal bilar i sådan trafik funnes sysselsatta. Största delen av den från dylika orter utgående fjärrtrafiken organiserades för närvarande genom de beställningskontor — s. k. godsförmedlingscentraler — som vissa företag, vilka specialiserat sig på ombesörjande av fjärrgodstransporter, organiserat därstädes. I vissa städer hade dock även ordercentraler, upprättade av trafikutövarna själva, övertagit motsvarande uppgift. Direkta beställningar av transportlägenheter från trafikanten till trafikutövaren syntes däremot i fjärrtrafiken förekomma i jämförelsevis ringa utsträckning.

Den organisationsform, som på grund härav borde främst ifrågakomma, skulle enligt trafiksakkunnigas förslag bestå däri att tillstånd till bedrivande eller, rättare sagt, organiserande av fjärrtrafik å dylika orter företrädesvis lämnades till organisationer av trafikutövare, därest de syntes erbjuda tillräckliga garantier för att tillfredsställande besörja trafiken, och först i andra

hand i större trafikcentra jämväl redan verksamma fjärrtrafikföretag eller andra sökande. Dylika tillstånd förutsätta de sakkunniga dock komma att meddelas allenast sparsamt och med urskillning.

Beträffande fjärrtrafikföretagens uppgift och organisation anföras *trafik-sakkunniga* i samband härmed följande.

Den, som sålunda antagits till *fjärrtrafikutövare*, skulle äga och vara skyldig att inom ett för honom fastställt *fjärrtrafikdistrikt* (av trafikutredningen benämnt fjärrtrafikområde) upprätta kontor eller antaga ombud för mottagande av transportbeställningar ävensom till vederbörande närtrafikutövare förmedla de inkomna beställningarna. Fjärrtrafikutövaren skulle vara skyldig att ombesörja till fjärrgodstrafik hänförliga transporter, utgående från ort inom fjärrtrafikdistriktet, att gentemot den övervakande vägtrafikmyndigheten svara för att den fastställda taxan upprätthålles samt för detta ändamål själv eller genom ombud under möjligast enkla former utställa eller granska av närtrafikutövare utställda erforderliga frakthandlingar och att meddela bevis om sådan granskning.

Fjärrtrafikdistrikts omfattning, vilket, på sätt nyss anförts, är normerande för fjärrtrafikutövers rättigheter och skyldigheter, bör tydligen angivas i samband med tillståndet. Till förhindrande av att flera inom samma distrikt verksamma fjärrtrafikföretag skulle onödigtvis förtynga organisationen, bör i händelse av behov kunna bestämmas, på vilka platser vederbörande ägde upprätta beställningskontor, ungefär i analogi med det sätt, på vilket affärsbankernas rätt att upprätta avdelningskontor är reglerad.

För tillgodoseende av även landsbygdens behov av fjärrtrafiktransporter bör ett fjärrtrafikdistrikt icke omfatta allenast en enstaka stad eller annat område, som från fjärrtrafikföretagets ståndpunkt är mest begärligt, utan det samma bör utgöra en sammanhängande bygd; lämpligen torde fjärrtrafikdistriktets storlek i regel icke böra understiga ett län. Kontrollen bör, såsom redan antytts, förenklas så mycket som möjligt. Ett industriföretag på landsbygden bör exempelvis kunna betros med att själv utställa erforderliga frakthandlingar, om det förbinder sig att omedelbart insända kopior därav till fjärrtrafikföretaget. Ej heller bör hinder möta att närtrafikutövare själv mottager beställning å en transport i fjärrtrafik och sedan efter anmälan till vederbörande fjärrtrafikutövers beställningskontor erhåller dess uppdrag att ombesörja transporten. Därest det icke finnes anledning att ifrågasätta annat än ett lojalt förfarande från såväl trafik kundens som närtrafikutövers sida, bör beställningskontoret i dylikt fall icke vägra närtrafikutövaren ett sådant uppdrag. I enlighet härmed bör även den enskilde närtrafikutövaren kunna upparbeta en egen kundkrets även i fjärrgodstrafik samt själv skörda fördel därav, utan annat förbehåll än att han hos fjärrtrafikföretaget registrerar sina beställningar samt hos detta underkastar sig den kontroll, som kan befinnas nödvändig för att övervaka, att transporterna ske enligt fastställd taxa och med tillämpning av övriga för fjärrtrafiken gällande bestämmelser. Huvudsaken är därvid, att taxan efterföljes, utan att i övrigt några hinder läggas för att fjärrtrafiken bedrives på det sätt, som bäst tillgodoser allmänhetens och trafikutövarnas intressen.

För från fjärrtrafikdistriktet utgående transporter i fjärrtrafik bör någon viss avståndsbegränsning icke föreskrivas, utan bör även i detta fall gälla den i § 28 intagna föreskriften, att dylika transporter må utsträckas till orter, belägna såväl inom som utom distriktet. För att icke genom returtransporter anledningar till illojal konkurrens skola skapas, bör likaledes gälla den i samma § uttryckta principen, att gods icke må inom ett för annan utövare av

fjärrgodstrafik fastställt fjärrtrafikdistrikt upptagas för befordran annat än efter överenskommelse med sistnämnda trafikutövare eller den, som med laga verkan äger företräda honom. I mån av behov bör vägtrafikmyndigheten söka främja en god samverkan mellan fjärrtrafikföretagen vid ordnande av returfrakter m. m.

Trafiksakkunniga övergå därefter till att angiva vissa enligt deras mening i övrigt önskvärda modifikationer av jämförelsevis mindre betydelse i tidigare dryftade principer för fjärrtrafikens organiserande. Sakkunniga framhålla därvid bland annat, att då enligt deras förslag fjärrtrafikföretagen i främsta rummet borde utgöras av organisationer av närtrafikutövare, vilka givetvis, även om de erhöle tillstånd till fjärrtrafik, komme att fortsätta med ombesörjande av transporter i närgodstrafik, saknades förutsättningar för bibehållande av ett av trafikutredningen under § 29 föreslaget förbud för fjärrtrafikutövare att jämväl bedriva närgodstrafik. Bestämmelse här- om i § 29 borde därför utgå. Sakkunniga framhålla vidare, att, innan fjärrtrafikorganisation komme till stånd i vissa delar av riket, exempelvis i övre Norrland, torde behovet av transporter i fjärrtrafik på enstaka sträckor enklast tillgodoses därigenom att en eller flera utövare av närtrafik erhöle tillstånd till fjärrtrafik på villkor, som vägtrafikmyndigheten bestämde. Med sådant tillstånd torde icke nödvändigt behöva förenas de skyldigheter, som eljest vore avsedda att gälla såsom villkor för rätt till fjärrtrafik. Möjligheten att under dessa förutsättningar bevilja tillstånd till fjärrtrafik syntes böra antydas genom ett tillägg till § 16.

*Departement-
schefen.*

Fjärrtrafikföretagens uppgift förutsattes såväl av 1932 års trafikutredning som av 1936 års trafiksakkunniga huvudsakligen bliva att administrera, övervaka och kontrollera det företrädesvis genom närtrafikutövare utförda transportarbetet i fjärrtrafik under ansvar *dels* gentemot allmänheten för att transporter i fjärrtrafik äro att tillgå mot bestämd taxa, *dels ock* i förhållande till det allmänna för att vid verkställande av fjärrgodstransporter taxan och övriga för denna trafik gällande bestämmelser lända till efterrättelse. Fjärrtrafikföretagen äro med andra ord i första hand avsedda att på eget ekonomiskt ansvar fylla vissa funktioner i det allmännas intresse och att för detta ändamål företräda närtrafikutövarna gentemot allmänheten och allmänheten gentemot närtrafikutövarna.

Från denna utgångspunkt måste de framkomna förslagen till organisation av fjärrtrafiken liksom också kritiken däremot bedömas. Båda kommittéerna hava tydligen velat uppbygga denna organisation med tanke på att fjärrtrafikföretagen skola sättas i stånd att så effektivt som möjligt fylla den uppgift, man avsett att anförtro åt dem. Trafikutredningen har ansett detta säkrast kunna ske genom att allenast ett fjärrtrafikföretag upprättas inom varje fjärrtrafikdistrikt. Man har mot detta förslag riktat den invändningen, att dess förverkligande skulle komma att medföra en monopolisering av fjärrtrafiken. De olägenheter och risker, som man vanligen befarar av ett affärsmonopol, synas emellertid icke kunna sägas vara för handen

under en sådan organisationsform, varom nu är fråga. Fjärrtrafikföretagen skulle nämligen icke äga någon rätt att själva ensidigt avgöra, huruvida och i vilken omfattning de ville mottaga transporter i fjärrtrafik. De skulle tvärtom hava att ställa sig trafikanternas önskemål i detta avseende till efterrättelse på grund av dem åliggande skyldighet att mot ersättning enligt den fasta taxan ombesörja alla från fjärrtrafikområdet utgående transporter i fjärrgodstrafik liksom att över huvud ansvara för tillgång på erforderligt antal för sådan trafik lämpliga lastautomobiler jämte förare inom fjärrtrafikområdet. Ej heller skulle fjärrtrafikföretagen kunna ensidigt bestämma fraktprisen, eftersom betalningen för av dem verkställda transporter skulle utgå allenast i enlighet med den av Kungl. Maj:t fastställda taxan, före vars fastställande representanter för näringslivet torde få antagas komma att, liksom vad fallet är beträffande järnvägstaxan, lämnas tillfälle att yttra sig. Med den offentliga kontroll, som därigenom komme att skapas, torde även garanti vinnas för att taxan icke skulle komma att lämna rum för några oskäligen priser vare sig uppåt eller nedåt. Några monopolpriser, i bemärkelse av oskäligen priser, skulle för övrigt, huru än taxan sattes, fjärrtrafikföretagen icke vara i stånd att upprätthålla, utsatta som de skulle vara icke allenast för konkurrens av järnväg och sjöfart utan därjämte även hotade av den enskilda biltrafiken, för den händelse de icke vore i stånd att bättre tillgodose trafikanternas intressen, än vad trafikanterna själva genom anskaffandet av egna bilar skulle kunna göra. Häri skulle även ligga en eggelse för fjärrtrafikföretagen att inom ramen av gällande bestämmelser söka så fullständigt som möjligt tillgodose trafikanternas önsknings och behov. Ville emellertid en fjärrtrafikutövere icke på grund härav redan i eget intresse söka på bästa möjliga sätt tillgodose trafikbehoven, så skulle han dock enligt utredningens förslag vara underkastad kontroll av vägtrafikmyndigheten samt pliktig att verkställa de ändringar i trafikantordningarna, som kunde komma att föreskrivas av myndigheten eller dess ombud för bättre tillgodoseende av trafikbehovet. Försummelser härutinnan skulle kunna medföra, att vägtrafikmyndigheten återkallade fjärrtrafiktillståndet för att överlämna det till annan företagare. Med tillvaron av flera i olika fjärrtrafikområden arbetande fjärrtrafikföretag skulle också föreligga tillräckligt jämförelsematerial, som gjorde det möjligt att konstatera, huruvida ett visst sådant företag icke i tillbörlig grad såge allmänhetens skäligen anspråk till godo.

Att trafikutredningen såsom organ med den kontrollerande och administrerande uppgift, som fjärrtrafikföretagen äro avsedda att hava, tänkt sig allenast ett och icke två eller flera av varandra oberoende, eventuellt under konkurrens arbetande fjärrtrafikföretag inom samma område, däri torde i och för sig icke ligga något, som avviker från vanliga principer för att göra kontroll och administration av affärsmässigt drivna företag så effektiv som möjligt. Undantagslöst lär man väl tvärtom inom dylika företag eftersträva en enhetlig ledning samt undvika att dela ansvaret för en viss uppgift mellan flera av varandra oberoende organ liksom att över huvud

taget ordna en organisation på det sätt, att olika delar av densamma under fullgörande av sin uppgift lätt nog kunna komma i strid med varandra.

Om organisationen av fjärrtrafiken bygges på principen, att fjärrtrafikföretagen skola arbeta efter en av Kungl. Maj:t fastställd taxa samt med anlitande i första hand av närtrafikutövarna och av dem disponerade automobiler, kan tillvaron av flera vid sidan av varandra inom samma fjärrtrafikområde verksamma fjärrtrafikföretag icke väntas medföra vare sig lägre fraktpriiser eller ökat antal för fjärrtrafik disponibla automobiler. Helt kan man ej heller bortse från risken av att två eller flera inom samma område arbetande fjärrtrafikföretag invecklas i en för dem själva förlustbringande kamp om marknaden och att därigenom deras förmåga att genomföra den åt dem anförtrodda uppgiften minskas och därmed, praktiskt sett, även möjligheten för den övervakande myndigheten att av dem kräva uppgiftens fullgörande.

Skulle tillstånd till bedrivande av verksamhet såsom fjärrtrafikutöware icke vara avsett att innebära annat än en rättighet, vore givetvis intet att erinra mot att uppdelas denna rättighet på så många som möjligt. Men då nu, såsom flera gånger framhållits, denna rätt är förenad med omfattande förpliktelser, måste tillståndsgivningen beträffande fjärrtrafiken organiseras med hänsyn till att möjligheten för fjärrtrafikföretagen att fylla den uppgift, man avsett att anförtro dem, icke försvåras eller omintetgöres. Med en stark begränsning av antalet fjärrtrafikutöware vinnes ökad garanti för att dessa skola kunna upprätthålla den av Kungl. Maj:t fastställda taxan och därmed också för förverkligande av det i denna del åsyftade ändamålet, nämligen att det hittills oavbrutna taxekriget mellan bilar och järnvägar skall upphöra, åtminstone såvitt transporter i fjärrtrafik angår. Genom en dylik begränsning möjliggöres också en utjämning i taxepriserna mellan olika orter och säkerställande av tillgång till biltransporter för varje förbindelse i fjärrtrafik. Ett utmärkande drag för fjärrtrafiken med lastautomobiler icke allenast i detta land utan även i andra länder är, att den företrädesvis bedrives icke i sådana trakter eller på sådana förbindelser, där andra trafikmedel saknas eller äro bristfälligt utvecklade och där den alltså genom att komplettera det befintliga trafiksystemet fyller en lucka i samhällets utrustning av trafikmedel, utan tvärtom på sådana sträckor, där en av andra trafikmedel redan upparbetad stark trafik finnes, av vilken den kan utvälja de fördelaktigaste transporterna. Detta har åter lett till, att automobiltransporter äro jämförelsevis billiga i de förbindelser, där riklig tillgång på gods och transportlägenheter finnes, under det att däremot automobiltransporter till orter, som äro dåligt utrustade med andra kommunikationsmedel, betinga ett vida högre pris.

Detta skulle kunna utjämnas till mera likformiga och ur allmänhetens synpunkt sett mera rättvisa förhållanden, om ett fjärrtrafikföretag, såsom ersättning för rätten att till fastställt taxepris utföra transporter å gynnsamma transportsträckor, ålades skyldighet att till motsvarande pris tillhandahålla automobiler även i sådana fall, då transporter, från företagets synpunkt sett,

icke äro lönande, eller med andra ord genom en effektiv körskyldighet. Visserligen finnes även i gällande författning körskyldighet stadgad för den enskilde trafikutövaren, men då det är praktiskt taget omöjligt att göra densamma gällande, för den händelse trafikutövaren förklarar sig upptagen eller av annan orsak förhindrad att utföra en beställd körning, har föreskriften om körskyldighet kommit att sakna praktisk betydelse. Effektivt kan ett dylikt stadgande bliva allenast, om körskyldigheten lägges på ett relativt stort företag, som i princip är oförhindrat att, mot överenskommen ersättning, begagna sig av samtliga i yrkesmässig trafik använda lastbilar inom fjärrtrafikdistriktet och som därför icke kan, liksom den enskilde företagaren, undandraga sig dess fullgörande. På detta sätt organiserad, skulle den yrkesmässiga automobiltrafiken i fjärrtrafik komma att inom sitt verksamhetsområde fylla samma uppgift som hittills exempelvis järnvägar och post fyllt, nämligen att, så långt över huvud deras verksamhet når, under i övrigt lika förhållanden bereda alla trafikanter samma tillgång till transporter till samma priser; och därmed skulle även en relativ fördyring, som måhända inträdde å distanser, där nu konkurrensen mellan trafikmedlen drivit ned priserna under skälig nivå, kompenseras av den förbättrade tillgång till trafik och de sänkta priser, som skulle inträda inom de vidsträckta trakter av landet, som hittills varit missgynnade i detta avseende. Fjärrtrafikens gagn skulle till följd härav bliva vida större och dess samhällsekonomiska uppgift därmed också av större betydelse än hittills.

Oaktat man, på grund av vad ovan anförts torde, såsom jämväl trafik-sakkunniga framhållit, hava å ena sidan överskattat olägenheterna av den av trafikutredningen föreslagna organisationen av fjärrtrafiken och å andra sidan underskattat eller förbisett vissa med en dylik organisation förenade fördelar, är jag med 1936 års trafiksakkunniga ense därom att organisationen av fjärrtrafiken icke ovillkorligen bör bindas till förutsättningen att allenast ett fjärrtrafikföretag skall få finnas inom varje fjärrtrafikdistrikt. Utom de skäl, som de sakkunniga anfört till stöd för en uppmjukning av trafikutredningens förslag i denna del, torde kunna läggas även vissa andra. Tänkbart är exempelvis, att vissa städer, såsom Stockholm, Göteborg, Jönköping och Örebro, komma att ingå i åtminstone två fjärrtrafikdistrikt (så att t. ex. Stockholm kan ingå såväl i ett distrikt omfattande lämplig areal söder om Mälaren som i ett distrikt omfattande vissa landsdelar norr om Mälaren); en sådan anordning bör icke förhindras genom en föreskrift, att icke mer än ett fjärrtrafikföretag bör få finnas inom samma distrikt. Vidare utgör i sådana fall, då till en början allenast ett fjärrtrafikföretag etablerats inom varje fjärrtrafikdistrikt, den möjligheten, att flera sådana kunna uppstå, en sporre för det redan bestående företaget att utveckla sin organisation till största möjliga effektivitet för att därigenom anledning till inrättande av nya fjärrtrafikföretag inom fjärrtrafikdistriktet skall komma att saknas.

Beträffande frågan åt vem tillstånd såsom fjärrtrafikutövare bör meddelas, föreligger mellan de båda kommittéförslagen en väsentlig skillnad.

I *trafikutredningens förslag* förekom i detta syfte under § 16 bestämmelse, att tillstånd borde lämnas allenast företagare, vilken, jämte det han i övrigt uppfyllde allmänna förutsättningar för erhållande av trafiktillstånd, såsom utövare av järnvägs-, ångbåts- eller automobiltrafik eller på grund av andra särskilda förhållanden kunde anses äga erforderliga förutsättningar för organiserande och bedrivande av dylik trafik i enlighet med därför meddelade bestämmelser. Utredningen betonade i sin motivering, att denna bestämmelse icke vore avsedd att innebära någon begränsning av den tillståndsbeviljande myndighetens rätt till fri prövning i detta hänseende och att till fjärrtrafikutövare kunde antagas vilken som helst institution, som för ändamålet befundes lämplig. Hinder mötte därför, framhöll utredningen, icke att till fjärrtrafikutövare antaga exempelvis sjöfartsföretag eller firmor, som inarbetat sig såsom fjärrtrafikutövare, eller företag, vari dessa vore representerade, liksom även andra för ändamålet bildade bolag eller föreningar eller enskilda sökande, som befundes äga erforderliga förutsättningar för en dylik uppgift. Utredningen ansåge emellertid, att genom ett samordnande av fjärrtrafikföretagen med förut bestående trafikföretag, särskilt järnvägarna, viktiga samhällsekonomiska fördelar (närmare angivna å sid. 105—106 i betänkandet) vore att vänta i form bland annat av en förbilligad administration av fjärrtrafiken.

Trafiksakkunnigas förslag skiljer sig i detta avseende så tillvida från det föregående, som det innehåller en uttrycklig bestämmelse om att företräde till erhållande av tillstånd till bedrivande av fjärrtrafik bör, under i övrigt lika förhållanden, lämnas organisation av närtrafikutövare. Grunderna för detta förslag framgå av ovan anförda delar av de sakkunnigas betänkande.

Mot vad de sakkunniga i denna del föreslagit är från min sida intet att erinra. Ej heller har jag eljest funnit anledning till ändring i sak av ifrågasvarande del av de sakkunnigas förslag. Första stycket av § 16 har jag med hänsyn härtill upptagit utan annan förändring än en redaktionell bearbetning, avsedd att tydligare, än vad i förslaget skett, uttrycka den begränsning av tillståndsgivningen, som på detta område synes böra, med hänsyn till vad ovan anförts, iakttagas.

I *trafikutredningens förslag* upptagas under § 16 de villkor, som enligt utredningens mening böra förenas med tillstånd till fjärrgodstrafik. *Trafiksakkunniga* hava föreslagit, att villkoren icke i denna form inflyta i författningen utan ersättas av en allmän bestämmelse av innebörd, att vägtrafikmyndigheten äger i samband med beviljande av tillstånd till fjärrtrafik föreskriva erforderliga bestämmelser och villkor *dels* i fråga om de automobil och den personal, som må anlitas för utförande av transporter i fjärrgodstrafik, under iakttagande att därvid i första hand vid förordningens ikraftträdande verksamma utövare av närgodstrafik jämte dem tillhöriga, för fjärrtrafik lämpliga automobil skola tagas i anspråk, *dels ock* för övervakande av att fjärrtrafiken ändamålsenligt ordnas och bedrivs av veder-

börande fjärrtrafikutövare, därvid de i § 16 punkterna 1—7 upptagna bestämmelserna kunna tjäna till ledning.

Emellertid synes mig, med hänsyn till den vikt, som bör tillmätas nämnda villkor, vara att föredraga, att dessa, i huvudsaklig överensstämmelse med trafikutredningens förslag, inflyta i författningen. I samband därmed synas mig även de av trafikutredningen föreslagna villkoren böra kompletteras med en bestämmelse av innebörd att fjärrtrafikutövare skall vara skyldig att för i fjärrtrafik utförda transporter utgiva ersättning enligt grunder, som för samtliga av honom anlitade närtrafikutövare under lika förhållanden medföra samma rätt. Avsikten härmed är, å ena sidan, att förebygga, att fjärrtrafikutövare söker begagna den honom tillkommande rättigheten att fördela utförandet av beställningar mellan närtrafikutövarna till att nedpressa den gottgörelse, som bör tillkomma dessa, och, å andra sidan, att för närtrafikutövarna borttaga anledning till att söka underbjuda varandra för att erhålla beställningar från fjärrtrafikutövarna. Bestämmelsen är däremot givetvis icke avsedd att innebära något hinder för den differentiering i taxerättningen, som betingas av sakliga förhållanden, t. ex. på det sätt, att närtrafikutövaren för en returtransport betalas lägre än för den primära transporten eller att en bil med större lastkapacitet betingar ett högre pris än en med mindre. De ändringar, jag i övrigt vidtagit med avseende å lydelsen av de utav trafikutredningen under § 16 föreslagna allmänna villkoren för tillstånd till utövande av fjärrtrafik, äro av övervägande redaktionell natur och torde icke behöva närmare motiveras.

Beträffande övriga fjärrtrafiken rörande bestämmelser, vilka huvudsakligen innehållas i §§ 16, 17, 28 och 29, har jag i huvudsak anslutit mig till trafikutredningens förslag med de modifikationer, som trafiksakkunniga däri förordat, och får jag beträffande motiveringen härför hänvisa dels till trafikutredningens betänkande, dels ock till ovan anförda delar av trafiksakkunnigas yttrande.

Tillståndsgivande myndigheter.

Den brist på enhetlighet och planmässighet beträffande den yrkesmässiga trafikens ordnande inom de skilda länen, som allmänt erkännes föreligga under nuvarande förhållanden, har två huvudsakliga anledningar, nämligen dels att något sammanhållande organ, som haft till uppgift att verka för ändamålsenligt ordnande av denna trafik, saknats och dels att trafikutövarnas rätt att utsträcka sin körning varit så vidsträckt, att även av denna anledning försöken att anpassa trafikmedlen efter trafikbehovet gått om intet. Redan organisationen av tillståndsgivningen, som under nuvarande förhållanden är fördelad icke allenast på de 24 länsstyrelserna jämte överståthållarämbetet, utan även på polismyndigheterna i samtliga städer i riket, gör, såsom trafikutredningen framhållit, att varje försök till en verklig reglering av tillgängliga trafikmedel efter det samhälleliga trafikbehovet är dömt att

stranda, eftersom någon enhetlig vilja och någon enhetlig plan för trafikens ordnande ingenstades kan åstadkommas. Huru välgrundad den plan än må vara, som envar av dessa myndigheter må uppgöra för nu ifrågavarande syfte, kan verkan av densamma omintetgöras av åtgärder av övriga myndigheter, på vilka beviljandet av trafikrättigheter ankommer. Till förebyggande härav har redan i trafikutredningens betänkande föreslagits en centralisering av tillståndsgivningen *dels* i fråga om fjärrtrafik till vägtrafikmyndigheten *och dels* beträffande övrig trafik, med vissa nedan nämnda undantag, till länsstyrelserna. I samband därmed hava även under §§ 2 och 3 föreslagits bestämmelser, varigenom länsstyrelserna och vägtrafikmyndigheten åläggas att, var och en inom sitt ämbetsområde, svara för att den yrkesmässiga automobiltrafiken ändamålsenligt ordnas och handhaves.

Det av *trafikutredningen* framlagda förslaget i fråga om tillståndsgivningen innehålles i § 6 mom. 2, (motivering se betänkandet sid. 165—166 och sid. 91). Enligt detta förslag skulle tillståndsgivningen för fjärrgods- och fjärrgodslinjetrafik centraliseras till vägtrafikmyndigheten samt prövningen av tillstånd till övriga slag av yrkesmässig trafik överflyttas till länsstyrelserna, dock med undantag för beställningstrafik (utom fjärrgodstrafik) i våra största städer. Sistnämnda ärenden, omfattande alltså frågor om tillstånd till närgodstrafik eller till beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad, skulle enligt trafikutredningens förslag jämväl framdeles handläggas av polismyndigheten i dylika städer. Lämpligen borde enligt utredningens mening antalet av de städer, som i enlighet härmed skulle bibehållas vid rätten till prövning av nyss omförmälda frågor om trafiktillstånd, begränsas på grundval av invånarantalet, helst som detta tjänade som huvudsaklig norm för det erforderliga antalet bilar i omförmälda slag av trafik. Såsom förutsättning för att beviljandet av tillstånd till närgodstrafik eller beställningstrafik för personbefordran må tillkomma polismyndighet i stad ansåg trafikutredningen lämpligen böra stadgas, att stadens invånarantal uppginge till minst 50,000. Utredningen erinrade i samband därmed, att samma invånarantal även ur annan synpunkt utgjorde grund för avskiljande av stad från länet i övrigt, i det att enligt landstingslagen stad, som uppnått nämnda folkmängd, ägde utträda ur landsting.

Huru prövningen av frågor om tillstånd till olika slag av yrkesmässig trafik i enlighet med sålunda föreslagna bestämmelser kommer att fördelas på olika myndigheter, framgår av nedan intagna översikt.

Trafikutredningens förslag har i denna del vunnit anslutning av så gott som samtliga myndigheter, som ingått i prövning på denna del av förslaget. Förutom de myndigheter, som eljest i princip anslutit sig till trafikutredningens förslag, äro att nämna även länsstyrelserna i *Uppsala*, *Blekinge*, *Hallands*, *Skaraborgs*, *Gävleborgs* och *Norrbottnens län*, vilka eljest avstyrkt eller ställt sig tveksamma mot trafikutredningens förslag i övrigt. Invändningar mot förslaget i denna del hava framförts av *Sveriges trafikbilägares riksförbund* och *droskbilägarnas riksförbund*, vilka i huvudsak förordat bibehållande av nuvarande ordning.

Översikt över indelning av och tillståndsprövning till yrkesmässig trafik.

Linjetrafik				Beställningstrafik		
För personbefordran		För godsbefordran		För personbefordran	För godsbefordran	
Omnibus- trafik	Övrig persontrafik	Närgods- linjetrafik	Fjärrgods- linjetrafik		Närgods- trafik	Fjärrgods- trafik
Tillstånd till bedrivande av förestående slag av trafik beviljas av						
Läns- styrelse	Läns- styrelse	Läns- styrelse	Vägtrafik- myndighet	Läns- styrelse ¹	Läns- styrelse ¹	Vägtrafik- myndighet

¹ Till dylik trafik med stationsort i stad, vars invånarantal uppgår till minst 50,000, meddelas tillstånd av polismyndighet i staden.

1936 års trafiksakkunniga uttala i denna del, att den av trafikutredningen sålunda föreslagna centraliseringen av tillståndsgivningen enligt deras mening måste betecknas såsom ändamålsenlig och ägnad att befrämja översikt och planmässighet i fråga om meddelandet av trafikstillstånd. De sakkunniga hava icke funnit något att erinra mot den princip, för vilken trafikutredningens förslag är uttryck, utan snarare mot att man i detta sammanhang icke på en gång sträckt sig längre. Till grund för det av trafikutredningen förordade undantaget beträffande städer med invånarantal av minst 50,000 hade åberopats lämplighetsskäl och huvudsakligen det förhållande, att överflyttandet av tillståndsgivningen för nämnda städer till länsstyrelserna skulle komma att innebära en alltför stor ökning av dessas arbetsbörda. Emellertid anse trafiksakkunniga detta skäl, gentemot vilket kan anföras, att en motsvarande lättnad skulle åstadkommas i arbetsbördan för vederbörande städers polismyndigheter, icke tillräckligt vägande gentemot de fördelar, som ett för hela riket enhetligt system måste väntas medföra, och de olägenheter, som kunna befaras utav att polismyndigheterna i de undantagna städerna måhända i sin tillståndsgivning skulle komma att följa en annan politik än vederbörande länsstyrelse. Sakkunnigas majoritet hemställer därför, att nämnda undantag måtte utgå, eller, därest det anses böra i begränsad omfattning bibehållas, förklaras gälla allenast beträffande beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad, om vars undantagande Konungen förordnat. I samband härmed förorda de sakkunniga, att även frågor om tillstånd till sådan linjetrafik, som är avsedd att sträcka sig över mer än två län, handläggas hos vägtrafikmyndigheten till undvikande av de svårigheter, som äro förenade med gemensam handläggning av tre eller flera länsstyrelser.

Mot vad de sakkunnigas majoritet i denna del föreslagit har en utförlig reservation anförts av herrar Malmkvist och Nerell. Reservanternas framhålla, att de liksom majoriteten finna uppenbart, att en verklig förbättring ifråga om planmässigheten endast kan vinnas, om splittringen i tillståndsgivningen begränsas. Reservanternas anse emellertid, att de av majoriteten föreslagna författningsändringarna icke äro tillräckliga. Enda möjligheten

att inom överskådlig tid nå det av trafikutredningen angivna målet, nämligen en tillfredsställande jämvikt mellan tillgång på trafiklastbilar och efterfrågan av dessas tjänster, anse reservanternas vara, att till den centrala vägtrafikmyndigheten förlägga hela tillståndsgivningen beträffande trafik för godsbefordran. Även anse de, att linjetrafikföretagen för personbefordran (omnibustrafik) numera äro företag av sådan betydelse, att tillståndsgivningen därtill, i den mån fråga icke är om utpräglade förortslinjer om högst 20 km, bör ankomma på vägtrafikmyndigheten.

Departementschefen.

Behovet av en centralisering av tillståndsgivningen har understrukits av så gott som alla myndigheter, vilka yttrat sig beträffande denna del av trafikutredningens förslag. Den meningsskiljaktighet, som därefter gjort sig gällande genom de förslag, vilka framlagts dels av trafiksakkunnigas majoritet, dels ock av reservanter bland nämnda sakkunniga, beror, såsom av det föregående framgår, därpå att dessa velat driva centraliseringen längre än vad trafikutredningen förordat.

Mellan de olika mot varandra stående intressena i denna fråga är enligt min mening trafikutredningens förslag en lämplig avvägning.

Att, på sätt reservanternas föreslagit, förlägga tillståndsgivningen i fråga om all trafik för godsbefordran till vägtrafikmyndigheten skulle säkerligen till denna myndighet överföra en så stor arbetsbörd, att jag icke åtminstone för närvarande kan förorda en dylik lösning. Vad åter angår det av trafiksakkunnigas majoritet förordade förslaget, att till länsstyrelserna måtte centraliseras även frågor om tillstånd till beställningstrafik med stationsort i stad, vars invånarantal uppgår till minst 50,000, är jag med majoriteten ense om att ur principiell synpunkt en dylik bestämmelse är att förorda. Praktiska förhållanden — framför allt svårigheten för länsstyrelserna att utan personalförstärkning kunna mottaga en så omfattande arbetsbörd — tala dock enligt min mening för att åtminstone tills vidare icke driva centraliseringen längre än vad trafikutredningen förordat. I och för sig är denna omfattande nog, i det att den nuvarande rätten för polismyndigheterna i städerna att bevilja trafiktillstånd skulle vid bifall till utredningens förslag med nuvarande befolkningssiffror bortfalla i alla städer utom fyra (Stockholm, där tillståndsgivningen redan nu ligger på överståthållarämbetet, ej inräknat).

Även mot det av trafiksakkunniga framlagda förslaget att till vägtrafikmyndigheten överflytta frågor om tillstånd till sådan linjetrafik, som är avsedd att sträcka sig över mer än två län, resa sig enligt min mening praktiska betänkligheter. Bland annat måste uppmärksammas de komplicerade förhållanden, som kunna uppkomma, då en linjetrafik successivt växer ut eller då en bilinje anknytes i samtrafik med en huvudlinje. Överflyttning av tillståndsgivning bör föranleda överflyttning även av frågor angående tidtabell och taxor m. m. för trafiken till vägtrafikmyndigheten. Trafiksakkunnigas förslag synes i denna del medföra konsekvenser, som icke utan ytterligare utredning kunna tillräckligt överskådas, och jag anser mig därför icke kunna biträda detsamma.

Vägtrafikmyndighet.

1932 års trafikutredning anför, att liksom en centralisering av tillståndsgivningen beträffande närtrafiken borde ske genom överflyttandet av densamma till länsstyrelserna, beviljandet av tillstånd till fjärrtrafik borde sammanföras till en enhetlig central myndighet. Först under denna förutsättning kunde nämligen fjärrtrafiken planmässigt utvecklas och erforderlig kontroll över densamma upprätthållas. Trafikutredningen föreslår därför inrättandet av en dylik central myndighet, benämnd *v ä g t r a f i k m y n d i g h e t e n*. På denna myndighet skulle ankomma att dels verka för den yrkesmässiga automobiltrafikens ändamålsenliga ordnande och främja en sund utveckling därav, dels ock handhåva ärenden angående särskilt fjärrgodstrafiken och fjärrgodslinjetrafiken samt i sistnämnda hänseenden meddela tillstånd till dylik trafik. Härtill skulle komma vissa ytterligare uppgifter, såsom förande av centralregister över samtliga i yrkesmässig trafik använda bilar i riket, upprättande av förslag till taxor för fjärrtrafiken, vilka skulle fastställas av Kungl. Maj:t, ävensom till allmänna grunder för taxor för annan automobiltrafik, meddelande av bestämmelser om driftstatistik m. m. Trafikutredningen anför i detta ämne vidare följande:

Vägtrafikmyndighetens uppgift kommer att bli av stor betydelse. Den måste vara väl kvalificerad för sin uppgift och äga en ingående kännedom om landets näringsliv och dess behov av transportmedel, om vägnätet och övriga kommunikationsleder, om bilmotors beskaffenhet, kapacitet och driftkostnader, om transporttaxors uppställande och beräkning m. m.

De större frågor, som vägtrafikmyndigheten får att handlägga, komma att få en ekonomiskt stor räckvidd. Det gäller bland annat att tillse och övervaka, att fördelningen av landets varutransporter på olika kommunikationsmedel blir så lämpligt avvägd som möjligt. Detta blir av stor betydelse för de olika trafikföretagens bärighet.

Slutligen bör nämnas, att de största fordringarna och påfrestningarna på vägtrafikmyndigheten komma att visa sig i början av dess verksamhet, då hela den av de sakkunniga föreslagna organisationen skall, utan att närmare erfarenhet på området finnes att tillgå, uppbyggas från grunden. Med hänsyn härtill torde det vara nödvändigt, att vägtrafikmyndigheten redan från början organiseras så, att den är väl rustad för sin uppgift.

I fråga om vägtrafikmyndighetens organisatoriska ställning i statsförvaltningen har 1932 års trafikutredning anfört, att den icke ansåge berörda myndighet lämpligen böra inordnas i något statsdepartement. Ej heller har det synt utredningen lämpligt att till Kungl. Maj:ts omedelbara avgörande överlämna de ärenden, som skulle handläggas av vägtrafikmyndigheten, bland annat därför att den mycket omfattande och ingående kontroll från det allmännas sida, som fjärrtrafikens bedrivande syntes komma att kräva för övervakande av att trafikföretag behörigen tillgodosåge allmänhetens intressen, uppenbarligen icke kunde få belasta Kungl. Maj:t utan måste överlätas

på något underordnat verkställande organ. Med hänsyn till angelägenheten av att i möjligaste mån hos *en* myndighet koncentrera det ansvar, som följde med statlig reglering av en verksamhet, borde detta organ även hava att svara för tillståndsgivningen beträffande fjärrtrafiken. Av återstående möjligheter, nämligen vägtrafikmyndighetens organiserande såsom en fristående myndighet eller dess inordnande i ett redan befintligt verk med besläktade uppgifter, har trafikutredningen funnit övertvägande skäl tala för det senare alternativet, och har utredningen i sådant hänseende föreslagit vägtrafikmyndighetens inordnande i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Härigenom skulle vägtrafikmyndigheten på ett enkelt och smidigt sätt och utan tidsödande remissförfarande kunna tillgodogöra sig den sakkunskap, som funnes inom nämnda ämbetsverk på ett flertal vägtrafikmyndigheten närstående områden, såsom bland annat beträffande vägarnas trafikkapacitet och bärighet och de enskilda järnvägarnas transportförmåga. Därjämte kunde för vägtrafikmyndighetens lokala ämbetsuppgifter användas väg- och vattenbyggnadsstyrelsens lokala organ, vägingenjörerna, vilka syntes väl lämpade för nu ifrågavarande ändamål.

Vidkommande sättet för vägtrafikmyndighetens inordnande i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har 1932 års trafikutredning icke funnit sig kunna tillstyrka en sådan organisationsform, som gäller exempelvis för sprängämnesinspektionen med dess anslutning till kommerskollegium. Med hänsyn till en del arbetsuppgifters vikt och storleksordning syntes det olämpligt, att de avgjordes av en person ensam, särskilt som denne kunde antagas komma att i många fall utsättas för starka påtryckningar från olika konkurrerande företag. Ett avgörande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, d. v. s. av verkschefen i närvaro av föredraganden och, beträffande viktigare ärenden, minst en annan ledamot av styrelsen komme åter att medföra önskvärd garanti för att icke ovidkommande hänsyn finge spela in vid frågornas avgörande, vilket torde vara av synnerlig vikt i de många konkurrensärenden, som komme att bli föremål för behandling. Vägtrafikmyndigheten borde alltså ingå i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom en byrå eller del av byrå, och då vägtrafikinspektörens avdelning på grund av arbetsuppgifternas fortgående ökning icke kunde förenas med någon annan avdelning, samt vägtrafikmyndigheten icke heller lämpligen kunde samordnas med annan byrå eller avdelning inom styrelsen, borde densamma organiseras såsom en särskild byrå med en byråchef såsom chef. Såsom övrig personal å byrån skulle erfordras en inspektör i lönegraden B 27, två byråingenjörer (B 21), en amanuens (15), ett kanslibitråde och ett skrivbiträde. Beträffande vägingenjörerna, vilkas omfattande arbetsbörda skulle genom deras nya uppgifter ytterligare ökas, syntes böra beredas förstärkning av deras biträdande personal med 14 biträdande vägingenjörer och 2 vägingenjörsassistenten. Kostnaderna, vilka syntes böra bestridas av automobilskattemedel, beräknades uppgå till för byråpersonalen 52,000 kronor och för ytterligare biträden hos vägingenjörerna 98,000 kronor eller tillhopa

150,000 kronor jämte dyrorts- och dyrtidstillägg, vartill komme utgifter för resor och expenser.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har, med förmälan att styrelsen hittills varit i avsaknad av lämpligt organ för att kunna instruktionsenligt följa utvecklingen inom bland annat kommunikationsväsendet samt ägna uppmärksamhet åt de ekonomiska betingelserna för olika slag av kommunikationsmedel och den ändamålsenliga avgränsningen dem emellan m. m., med tillfredsställelse hälsat förslaget om inrättande av en vägtrafikmyndighet. Beträffande förslaget om denna myndighets organisation anför styrelsen, att om vägingenjörernas biträdande personal utökades på föreslaget sätt, deras nuvarande arbetsbörda icke borde utgöra hinder för förslagets genomförande, varjämte styrelsen i fråga om personaluppsättningen på den nya byrån inom styrelsen särskilt med hänsyn till det stora arbete, som i synnerhet taxeärendena städse komme att kräva, finner vägtrafikmyndigheten icke kunna organiseras inom trängre kostnadsram än den av trafikutredningen föreslagna.

1936 års trafiksakkunniga hava beträffande behovet av en vägtrafikmyndighet anført följande:

Den yrkesmässiga automobiltrafiken är det enda för näringslivet och allmänheten betydelsefulla kommunikationsmedel, som i statsförvaltningen icke företrädes av något centralt organ. Automobiltrafiken står i detta avseende tillbaka icke allenast för järnvägarna, vilka representeras av järnvägsstyrelsen samt, såvitt enskilda järnvägar angår, i viss mån av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, utan även för sjöfarten, vilken företrädes av kommerskollegium, och luftfarten, för vilken luftfartsmyndigheten utgör det centrala organet. Under den brådstörtade utveckling, som hittills ägt rum, måste det otvivelaktigt betecknas såsom en olägenhet, att ett organ med uppgift att kontinuerligt följa och genom lämpliga initiativ söka, i vad på statsförvaltningen ankommer, befrämja dess sunda utveckling hittills saknats. Endast ofullständigt har denna brist kunnat ersättas av de åtgärder av huvudsakligen författningsteknisk natur, som Kungl. Maj:t i detta avseende vidtagit, eller av de allmänna direktiv, som innefattats i betänkanden, avgivna av kommittéer, som under olika perioder sökt utforma riktlinjer för en kommande utveckling.

Icke heller har bristen på ett centralt organ kunnat ersättas av de lokala myndigheter — länsstyrelserna och städernas polismyndigheter — på vilka tillämpningen av gällande bestämmelser om yrkesmässig automobiltrafik närmast ankommit. Ärenden angående denna trafik hava för dessa myndigheter utgjort allenast en mindre del av det stora antal arbetsuppgifter, som ankomma på dem; och givetvis har det icke varit möjligt att bland så många myndigheter uppehålla den enhetlighet i uppfattning och rättstillämpning, som erfordras för åstadkommande av ett ändamålsenligt ordnat trafiksystem.

Såsom förut omförmålt, har jag, i enlighet med vad 1936 års trafiksakkunniga ifrågasatt, ansett mig böra beträffande gränserna för närtrafikens utsträckning föreslå en sådan gränsbestämning, att en transport i närtrafik skulle karakteriseras därav, att den dels icke överstiger en viss transportlängd (närtrafikavstånd), dels ock faller inom ett visst, för närtrafikutövaren

anvisat närtrafikområde. 1936 års trafiksakkunniga föreslå nu, att närtrafik-avstånd och närtrafikområde skola för närtrafikutövare med stationsort inom visst län eller del av län generellt fastställas av vägtrafikmyndigheten efter förslag av länsstyrelsen i länet samt efter samråd med länsstyrelserna i de län, till vilka närtrafikområde kan komma att sträcka sig.

De sakkunniga anföra vidare, att om en reglering av automobiltrafiken skulle medföra bland annat, att tillstånd till fjärrtrafik beviljades av ett centralt organ, på vilket även i övrigt ett flertal viktiga uppgifter i samband med den yrkesmässiga trafikens ordnande skulle ankomma, åtgärder tydligen måste vidtagas för att tillgodose det redan föreliggande och vid en sådan omorganisation oavvisliga behovet av ett dylikt centralt organ. Den närmaste frågan bleve därför, huru ett dylikt organ lämpligen borde organiseras för att med minsta möjliga kostnad effektivt fylla de uppgifter, som ankomme på detsamma. Utgående från att under nuvarande förhållanden upprättandet av ett nytt permanent ämbetsverk för detta ändamål måste undvikas hava de sakkunniga närmast tagit under övervägande möjligheten att anknypa det centrala organet till något av de nu bestående verken och därvid i första hand väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Härom anföra de sakkunniga:

Av 1932 års trafikutredning har för detta ändamål föreslagits, att vägtrafikmyndigheten skulle skapas genom inrättande av en särskild byrå inom styrelsen. Vid övervägande av frågan, huruvida denna organisation kan väntas fylla sin uppgift, måste enligt de sakkunnigas mening beaktas, att särskilt under de första åren av vägtrafikmyndighetens verksamhet en synnerligen omfattande arbetsbörda, innefattande avgörandet av ömtåliga och viktiga spörsmål, kommer att vila på densamma. För att vägtrafikmyndigheten skall kunna effektivt lösa dessa arbetsuppgifter, är det enligt de sakkunnigas mening en oeftergivlig förutsättning, att den inom sig äger intim kännedom om och levande kontakt icke blott med kommunikationsproblemen ur samhällsekonomisk synpunkt och trafikekonomiska spörsmål i allmänhet utan även och framför allt med de övriga kommunikationsföretagens inre förhållanden och särskilt deras taxefrågor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger för närvarande icke utan särskilda åtgärder de förutsättningar, som äro erforderliga för ifrågavarande uppgift. Styrelsen är huvudsakligen ett tekniskt verk, som har att övervaka byggande och underhåll av vägar, broar, hamnar, farleder och enskilda järnvägar. Däremot har styrelsen icke någon avsevärd befattning med ärenden rörande driftekonomi och taxor; för enskilda järnvägar beredas taxeärenden av järnvägsstyrelsen, för hamnar och farleder av kommerskollegium och i vissa fall av vattenfallsstyrelsen. Ej heller skulle denna brist kunna omedelbart fyllas därigenom att inom en nyupprättad byrå en eller ett par befattningshavare tidigare haft att handlägga hithörande frågor.

Ätminstone under de första åren av vägtrafikmyndighetens verksamhet måste enligt de sakkunnigas mening vägtrafikmyndigheten i ledningen tillföras auktoritativ praktisk erfarenhet om de viktiga frågor, som skola ankomma på dess avgörande, genom representanter för näringslivet och för berörda trafikintressen.

För detta ändamål erbjuda sig huvudsakligen två olika utvägar, nämligen *antingen* att inom verket inrätta särskilda fullmäktige, avsedda att jämte styrelsen i övrigt deltaga i avgörandet av vissa frågor, på sätt för närvarande är fallet inom exempelvis generalpoststyrelsen och järnvägsstyrelsen — i

vattenfallsstyrelsen genom sakkunniga styrelseledamöter — eller att vid sidan av men förvaltningsmässigt inordnad i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ställa en särskild nämnd, ungefär på samma sätt som nu är fallet beträffande den verkställande förvaltningen för statens och de enskilda järnvägarnas gods- samtrafik. För denna förvaltning, med en av Kungl. Maj:t utsedd ordförande jämte representanter såväl för statens som för de enskilda järnvägarna, tillhandahåller järnvägsstyrelsen kanslipersonal och lokaler samt påför förvaltningen därav föranledda kostnader. Därest en motsvarande organisation i förevarande fall komme till stånd, skulle beredning och föredragning av ärenden sålunda ske av tjänstemän hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilka avdelades för tjänstgöring hos vägtrafikmyndigheten och avlönades av medel, som anslagits för dess verksamhet.

Vid ett val mellan dessa båda förvaltningsformer måste enligt de sakkunnigas mening beaktas svårigheten för verkets chef att under en period, då dess arbetsuppgifter befinna sig i stark tillväxt, framträdande jämväl genom inrättandet inom styrelsen av en teknisk vägtrafikbyå och en luftfartsavdelning, övertaga och bemästra vägtrafikmyndighetens ej minst under de första åren synnerligen omfattande och krävande uppgifter. Angeläget är som nämnt också under rådande förhållanden att efter allsidig sakkunnig prövning vägtrafikmyndighetens avgöranden från början tillvinna sig respekt från därav berörda kommunikationsföretag samt från länsstyrelserna och allmänheten. Dessa omständigheter synas de sakkunniga tala för att det senare alternativet, eller myndighetens organiserande tillsvidare såsom en särskild nämnd vid sidan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, är att föredraga. Ur kostnadsynpunkt blir skillnaden icke betydande, då i sistnämnda fall kostnaden ökas allenast med erforderligt arvode åt ordföranden. För denna jämförelsevis ringa kostnad kan emellertid vinnas en ur olika synpunkter avsevärt bättre arbetseffekt, än vad som skulle bliva möjligt, om en fullmäktigeinstitution anlätades, och även praktiskt-ekonomiska synpunkter synas därför tala till förmån för en organisation på basis av nämndprincipen.

De sakkunniga komma alltså till den slutsatsen, att vägtrafikmyndigheten bör utgöra en av Kungl. Maj:t utsedd nämnd med tillhörande, å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens stat upptagen förvaltningspersonal. Nämnden skulle bestå av en ordförande, vartill torde böra utses en högt kvalificerad ämbetsman, samt högst fyra ledamöter, representerande sakkunskap och erfarenhet i trafikekonomiska frågor med hänsyn till såväl trafikanternas, särskilt näringslivets, som automobiltrafikens, järnvägarnas och sjöfartens intressen. Arvode syntes böra beräknas för ordförande till 6,000 kronor och för ledamot till 4,000 kronor eller tillhoppa 22,000 kronor. För förvaltningspersonal torde böra beräknas, för personalen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samma belopp, som trafikutredningen föreslagit, eller 52,000 kronor samt för erforderlig extra arbetskraft hos länsstyrelserna, med hänsyn till att under första året huvudsakligen komme att upprättas förslag till erforderliga tillämpningsbestämmelser och taxor m. m., 30,000 kronor. Sammanlagt skulle kostnaderna för vägtrafikmyndigheten under första verksamhetsåret bli 104,000 kronor förutom dyrorts- och dyrtidstillägg samt utgifter för resor och expenser. Då vägtrafikmyndigheten tillkomme enbart för reglerande av de problem, som föranleddes av den yrkesmässiga automobiltrafiken, syntes utgifterna för dess verksamhet skäligen kunna bestridas med automobilskattemedel.

Departementschefen.

Såsom 1936 års trafiksakkunniga framhållit, har för den för samhällslivet så viktiga yrkesmässiga automobiltrafiken sedan åtskillig tid tillbaka förefunnits behov av ett speciellt, centralt organ inom statsförvaltningen. Med den på senare tiden oerhört starka utvecklingen på ifrågavarande område har detta behov allt mera framträtt. Därest den i många avseenden ingripande nyordning inom den yrkesmässiga automobiltrafiken, som mina i det föregående framställda förslag innebära, kommer till genomförande, lär med inrättandet av ett dylikt centralt statsorgan icke längre utan avsevärd olägenhet kunna anstå. Jag anser mig därför böra förorda, att för ändamålet inrättas en central statlig myndighet, vilken lämpligen torde böra benämnas vägtrafikmyndigheten.

Den frågan uppställer sig då, på vilket sätt detta centrala organ lämpligen bör organisatoriskt inpassas i statsförvaltningen. I sådant hänseende har 1932 års trafikutredning ifrågasatt, att vägtrafikmyndigheten skulle förläggas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som för ändamålet skulle utökas med en byrå. 1936 års trafiksakkunniga åter hava föreslagit inrättandet av en särskild, av fem personer bestående nämnd, vilken för fullgörandet av sina uppgifter skulle erhålla biträde av erforderlig förvaltningspersonal inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelserna. Såsom av det föregående inhämtas, ingår bland dessa uppgifter bland annat att fastställa fjärrtrafikdistrikt, antaga fjärrtrafikutövare och övervaka dess företags drift, uppgöra förslag till taxor för fjärrtrafiken ävensom att fastställa storleken av närtrafikavstånd och närtrafikområde för landets olika delar. Nämda ur ekonomisk synpunkt betydelsefulla uppgifter komma att bli av synnerligen krävande och ömtålig beskaffenhet. För att på bästa möjliga sätt kunna fullgöra dessa uppgifter måste vägtrafikmyndigheten besitta en ingående och med den fortgående utvecklingen alltid i kontakt stående kännedom om såväl näringslivet som trafikföretagen, deras driftsekonomi och taxor. Härtill kommer, att ifrågavarande uppgifter särskilt under de första åren av vägtrafikmyndighetens verksamhet, då den nya ordningen på ifrågavarande område skall byggas upp från början, bli särskilt omfattande och krävande. Att lägga dessa maktpåliggande uppgifter på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som hittills handhaft vägväsendet och vägtrafikväsendet huvudsakligen i tekniskt hänseende och som genom statsmakternas beslut de senaste åren tillförts andra nya arbetsuppgifter och alltså fått sin arbetsbörda avsevärt ökad, synes mig knappast lämpligt, ej ens om ämbetsverket, såsom alternativt ifrågasatts, för ändamålet försåges med särskilda fullmäktige. Den mest ändamålsenliga organisationen synes därför, då i varje fall åtminstone för närvarande en så stor administrativ apparat som ett särskilt ämbetsverk icke lär böra ifrågakomma, vara att inrätta en särskild nämnd. Därest denna nämnd erhåller sammansättning och arbetsbiträde i huvudsaklig överensstämmelse med vad 1936 års trafiksakkunniga föreslagit, torde, så vitt nu kan bedömas, grundad anledning föreligga att antaga, att den blivande vägtrafikmyndighetens viktiga verksamhet kommer att fullgöras på bästa möjliga sätt ur synpunkten av såväl effektivitet

som erforderlig auktoritet. Jag finner mig därför böra tillstyrka, att vägtrafikmyndigheten tillsvidare på nyss angivna sätt organiseras såsom en dylik nämnd.

Beträffande sättet för bestridande av kostnaderna för vägtrafikmyndighetens verksamhet under nästkommande budgetår kommer jag senare i dag att i annat sammanhang framlägga förslag.

Särskilda paragrafer i författningsförslaget.

Vad angår de särskilda §§ i det av trafikutredningen framlagda förslaget, som icke redan behandlats i vad jag ovan anför, kommer jag i det följande att närmare ingå på desamma endast i den mån anledning funnits till mera väsentlig avvikelse från förslaget eller särskild anledning eljest föreligger. Motiveringen för de delar, som på grund härav i det följande icke upptagas till närmare behandling, innehålles i trafikutredningens i tryck föreliggande »betänkande med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik» den 28 februari 1935, och får jag i dessa delar hänvisa till betänkandet (S. O. U. 1935: 12). Förslaget innehåller emellertid i dessa delar icke några bestämmelser, som i sak avsevärt skilja sig från vad som för närvarande gäller.

Författningens benämning. Såsom beteckning på det slag av automobiltrafik, som avses i författningen, har hittills använts ordet »yrkesmässig». *Trafikutredningen* har på skäl, som anförts i betänkandet å sid. 135, föreslagit, att uttrycket »allmän» borde i stället användas. Detta förslag har mött gensagor från ett flertal av de i ärendet hörda myndigheterna och korporationerna. Även 1936 års *trafiksakkunniga* förorda bibehållandet av den nuvarande benämningen »yrkesmässig automobiltrafik». Till stöd härför anføres huvudsakligen, att den hittills använda beteckningen icke torde böra utan synnerligen vägande skäl utbytas mot annan, särskilt som den förra nu sedan snart trettio år städse använts i de författningar, som på detta område avlöst varandra, och därför såväl allmänhet som yrkesutövare och rättstillämpande myndigheter måste anses hava blivit förtrogna därmed. Tolkningen av begreppet »yrkesmässig» trafik kan stödja sig icke allenast på förarbeten till nämnda författningar utan även på ett avsevärt antal prejudikat, i vilka dess betydelse med hänsyn till omständigheterna i särskilda fall klarlagts. Det torde för varje fall få anses ovisst, huruvida den betydelse, som härigenom tillagts uttrycket »yrkesmässig trafik», kommer att utan vidare överföras på ett nytt uttryck, och huruvida man icke genom övergång till ett sådant kommer att framkalla onödiga tolkningssvårigheter.

För min del har jag, då för varje fall vad trafikutredningen anför till stöd för det föreslagna utbytet av benämning icke synes vara av tillräcklig betydelse att föranleda därtill, ansett den hittills brukliga benämningen »yrkesmässig automobiltrafik» böra bibehållas.

Departementschefen.

§ 1.

Ifrågasatta bestämmelser rörande s. k. firmakörning och föreningskörning. Trafikutredningen har föreslagit, att i mom. 2 av § 1 måtte intagas bestämmelser avsedda att gälla två särskilda slag av trafik, nämligen s. k. firmakörning och föreningskörning, vilka utredningen ansett angeläget att uttryckligen inbegripa under författningen. Såsom av utredningens motivering (sid. 137—139) framgår, är förslaget i denna del väsentligen föranlett därav att utredningen ansett det ovisst, huruvida nämnda båda slag av trafik skulle anses falla under författningen, därest termen »allmän automobiltrafik» komme till användning. Hittills föreliggande prejudikat giva däremot icke stöd för antagande, att begreppet »yrkesmässig trafik» icke skulle hava erforderlig räckvidd i detta avseende; tvärtom hava bestämmelserna om yrkesmässig trafik i ett par av trafikutredningen omförmälda rättsfall ansetts tillämpliga även på nämnda båda slag av trafik. Vid sådant förhållande har jag icke funnit behovet av särskilda bestämmelser i detta avseende tillräckligt ådagalagt, varför jag ansett mom. 2 av § 1 i trafikutredningens förslag böra utgå.

Fråga om vissa kompletterande bestämmelser för bestämning av begreppet yrkesmässig trafik. Å sid. 140 i trafikutredningens betänkande har *utredningen*, i samband med redogörelse för vissa föreskrifter, som i tysk lagstiftning meddelats till förhindrande av att bestämmelserna om yrkesmässig automobiltrafik kringgås, upptagit frågan, huruvida motsvarande föreskrifter kunde anses erforderliga även i vårt land, men ansett detta icke vara fallet.

Detta har icke föranlett erinran från flertalet i ärendet hörda myndigheter. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser dock bestämmelser i omförmälda syfte erforderliga.

1936 års trafiksakkunniga diskutera i sammanhang med § 1 även särskilt det förfarande, som uppgives i tämligen stor utsträckning förekomma i fråga om grustransporter, nämligen att innehavare av autobiler, utan att innehava tillstånd till yrkesmässig trafik, från en grusgrop i parti inköpa grus och därefter med sina bilar distribuera detta till kunder. Någon särskild bestämmelse med hänsyn härtill anse de sakkunniga emellertid på anförda skäl icke erforderlig. Däremot förorda de, att, i likhet med vad som i sådant avseende föreskrivits i den nya tyska lagen angående fjärrgodstrafik med motorfordon av den 26 juni 1935, en allmän bestämmelse infördes med huvudsaklig innebörd att förordningens föreskrifter icke må kringgås genom missbruk av handelsrättsliga former eller genom skapandet av skenbara fakta.

Departement-
schefen.

I överensstämmelse med de sakkunnigas hemställan har under § 54 införts en allmän bestämmelse av den innebörd, de sakkunniga åsyfta.

§ 4.

Linjetrafik. I andra stycket av § 4 har i huvudsaklig överensstämmelse med förslag av 1936 års trafiksakkunniga införts en bestämmelse, innebärande

en komplettering av vad som enligt tidigare gällande stadganden är att förstå under begreppet linjetrafik. Till stöd för sitt förslag hava nämnda sakkunniga anfört följande.

I åtskilliga över trafikutredningens betänkande avgivna utlåtanden och även under våra överläggningar har framhållits önskvärdheten av en mera fullständig definition av begreppet linjetrafik, än vad trafikutredningens förslag innebär. Såsom en karaktéristisk skillnad mellan linje- och beställningstrafik, som borde komma till uttryck i definitionen, har man därvid påpekat, att beställningstrafiken i regel avser att tillgodose ett individuellt och tillfälligt trafikbehov, linjetrafiken däremot ett kollektivt och mera konstant sådant behov. Med avseende å betalningen för transporten plägar detta, har man framhållit, taga sig uttryck däri att vid beställningstrafik betalningen avser gottgörelse för användningen av hela bilen såsom sådan (vid lastbilstrafik alltså för hel lastbilsändning; jfr utredningens förslag § 36 mom. 2 sista st.), under det att vid linjetrafik betalningen avser ersättning för den särskilda andel av trafikprestationen, som belöper på en viss passagerare eller på en viss godssändning. I danska och norska författningar har linjetrafiken karakteriserats även med hänsyn till sistnämnda förhållande. Sålunda förstås enligt dansk rätt med Fragtmandskørsel »Kørsel i Rute mellem forud bestemte Endepunkter med Motorkøretøjer, der er bestemte til mod Vederlag at benyttes, eller faktisk benyttes, til samtidig Befordring af Gods for flere af hinanden uafhængige Personer»; och en motsvarande föreskrift gäller även beträffande personbefordran genom s. k. Omnibuskørsel.

Även i norsk rätt förekommer i motsvarande syfte en bestämmelse av följande innehåll:

»Like med befordring i rute regnes en hver regelmessig kjøring i erhvervsmessig øiemed på bestemte veistrekninger, når kjøringen omfatter persontrafikk eller befordring av gods samlet fra flere hold, selv om kjøringen ikke foregår daglig eller til bestemte klokkeslett og uten hensyn til om befordringen skjer efter bestilling eller ikke. Som befordring av gods samlet fra flere hold regnes også sådan regelmessig kjøring for flere, selv om det på den enkelte tur bare befordres gods fra ett hold.»

Vissa förfaranden, som i enlighet med ovan anförda synpunkter böra jämföras med linjetrafik, men som enligt nu gällande bestämmelser icke inbegripas därunder, lära förekomma i tämligen stor utsträckning. I persontrafik praktiseras å skilda ställen, att utöfva av yrkesmässig stads- eller läns- trafik å vissa vägsträckor metodiskt hopsamla och transportera passagerare, ofta nog under konkurrens med en regelbunden trafik, bedriven med omnibus eller järnväg. Motsvarande förfarande uppgives förekomma i fråga om godstransporter.

Sakkunniga, som i enlighet med det anförda anse, att kollektiva transporter av nämnda slag böra jämföras med linjetrafik i hävdvunnen bemärkelse, föreslå, att till § 4 mom. 1 måtte fogas följande tillägg:

»Till linjetrafik är även att hänföra det fall, att trafikutöfva yrkesmässigt, oberoende av beställning, å olika platser upptager och samtidigt befordrar passagerare eller gods för mer än en avsändare.»

Det av de sakkunniga framlagda förslaget har, med hänsyn till vad av dem åberopats till stöd för detsamma, av mig upptagits med allenast en redaktionell bearbetning.

Departementschefen.

Särskilda bestämmelser angående transport av mjölk, slaktdjur och skogsprodukter. I sista stycket av § 4 har *trafikutredningen* föreslagit följande bestämmelse:

Trafik, som uteslutande är avsedd för befordran av mjölk eller slaktdjur eller skogsprodukter från avverkningsplatsen, skall, oavsett transportens längd, vara att hänföra under närgods- eller närgodslinjetrafik.

Denna bestämmelse, som närmare motiverats i betänkandet sid. 152—154, är, såsom av motiveringen framgår, avsedd att medföra följande verkningar, nämligen att tillståndsgivningen, även där fråga är om sådana transporter, som på grund av sin längd eljest skulle vara att hänföra till fjärrtrafik, kommer att förläggas till länsstyrelserna i stället för till vägtrafikmyndigheten, att trafiktillstånd kan beviljas under de enklare former, som angivas i §§ 9 och 10 andra stycket, att taxan för transporterna kommer att likaledes fastställas av länsstyrelserna i stället för av Kungl. Maj:t, att taxan icke, på sätt beträffande fjärrtrafiken är fallet, kommer att upptaga fasta avgifter utan allenast maximavgifter, att valet av trafikutövare icke, på sätt beträffande fjärrtrafiken är stadgat, begränsas till vissa slag av trafikutövare, utan att vilken trafikutövare som helst, som i övrigt fyller allmänna förutsättningar för erhållande av trafiktillstånd i närtrafik, kan meddelas tillstånd till bedrivande av ifrågavarande slag av trafik, samt att sådana transporthandlingar, som eljest skola åtfölja transporter i fjärrtrafik, icke behöva förekomma vid transport av nu ifrågavarande slag av produkter.

I skrivelse nr 70 anhöll 1935 års riksdag, att Kungl. Maj:t ville föranstalta, att riksdagen utan dröjsmål måtte beredas tillfälle att fatta ståndpunkt rörande lagstiftning beträffande vissa transporter av mjölk och slaktdjur m. m.

I utlåtanden dels över trafikutredningens förslag i denna del, dels ock över nämnda riksdagsskrivelse framhålles bland annat följande.

Länsstyrelsen i Uppsala län: Enligt länsstyrelsens uppfattning vore det nödvändigt, att transport av mjölk och andra jordbruksprodukter hänfördes till den trafikgrupp, som för närvarande betecknades såsom linjetrafik. Transporterna av mjölk med flera jordbruksprodukter vore till kvantiteten en betydande del av den rena landsbygdens regelbundna godstrafik. I Uppsala län och, så vitt länsstyrelsen hade sig bekant, jämväl i flera andra län hade en indelning av trafikområdena skett med hänsyn till producenternas bekvämlighet. Mjölkttransporterna torde icke hava blivit lidande härpå. Snarare hade mjölkfrakterna hållits på låg nivå. Något hinder att fastställa särskilda taxor för detta och liknande godsslag föreläge icke. På grund av den jämförelsevis konstanta beskaffenheten av denna trafik med avseende å både kvantiteter och tider vore i allmänhet innehavarna mycket angelägna att behålla trafiken, även om enhetstaxan vore låg. Skulle däremot dessa transporter undantagas från trafikreglering, hade det från jordbrukarhåll anförts, att en stegring av priserna för andra för jordbruket betydelsefulla transporter kunde befaras, exempelvis transporter av gödningsämnen, spannmål, grönsaker m. m., för vilka taxorna för närvarande med stöd av mjölkttransporterna kunde hållas jämförelsevis låga. Dessutom borde icke förbises, att det för nuvarande licensinnehavare skulle vålla stora svårigheter, om de utsattes för en ohämmad och oreglerad konkurrens. Den nuvarande ordningen åsyftade, att trafikidkarna genom uppdelning av trafiken och begränsning av innehavarnas antal skola kunna försörja sig. Denna ordning

skulle falla sönder på vissa delar av landsbygden, om ett så viktigt transportslag undantoges från trafikregleringen.

Länsstyrelsen i Östergötlands län framhåller, att, med hänsyn till att mejeriprodukter ofta befordras i samband med mjölk, de föreslagna lättnaderna med avseende å behandlingen av ansökningar om mjölktransporter böra utsträckas att gälla även mejeriprodukter för mjölkleverantörernas räkning.

Jämväl länsstyrelsen i Örebro län framhåller, att § 4 sista stycket bör utsträckas att omfatta transport av vassla, smör och ost till vederbörande mjölkleverantörer.

Länsstyrelsen i Kristianstads län ifrågasätter, huruvida i detta sammanhang transporter av skogsprodukter från avverkningsplatsen böra undantagas. Meningen vore väl, att såsom närgodstrafik skulle räknas skogsprodukternas forslande till närmaste lämpligt belägna järnvägsstation eller hamn, och icke att såsom sådan trafik skulle räknas, om någon skulle vilja med bil transportera skogsprodukter längre sträckor.

Lantbruksstyrelsen framhåller, att, om också skäl knappast synas föreligga för att transport av mjölk eller slaktdjur i allmänhet skulle få ske utan alla reglerande bestämmelser, starka skäl dock tala för, att transport av mjölk och slaktdjur, som ordnas av mejeri- eller slakteriförening, undantages från förordningens bestämmelser. Dessa slag av transporter äro av så speciell natur, att det allmännas inflytande på deras ordnande och därvid tillämpade taxor torde sakna fog.

Svenska järnvägsföreningen: Beträffande transporten av skogsprodukter från avverkningsplatsen är frågan av den största betydelse för alla järnvägar, dock särskilt för dem, som genomlöpa skogstrakter. Trafikutredningen hade icke, enligt vad föreningen kunnat finna, anfört någon motivering för att ifrågavarande transporter i angivet avseende skulle undantagas från de allmänna föreskrifterna för automobiltrafikens reglering. Skäl för att åt ifrågavarande transporter medgiva föreslagen undantagsställning ansåge föreningen icke heller föreligga. Transporterna voro icke brädslande, ej heller till sin karaktär av den art, att de avstånd, varom här vore fråga, hänvisade till biltransport framför transport på järnväg. Förefintligheten av skogsprodukter hade ofta varit avgörande för järnvägarnas tillkomst. För denna trafiks mottagande och besörjande hade särskilda anordningar vidtagits (upplagsplatser, lastkajer m. m.). En stor del av den rullande materielen hade även anpassats just med hänsyn till dylik trafik.

1936 års trafiksakkunniga uttala i denna del, att de, som utgå från att undantag från de bestämmelser, som äro avsedda att gälla för den yrkesmässiga trafiken i allmänhet, böra beviljas allenast därest och i den mån det erfordras för åstadkommande av en ändamålsenlig transportorganisation, icke anse de föreslagna undantagsbestämmelserna ur denna synpunkt tillräckligt motiverade; de hemställa därför, att dessa måtte utgå. Statliga åtgärder till skydd för jordbruket eller andra näringsgrenar, anse de sakkunniga icke böra vidtagas i sådant sammanhang som det nu förevarande. Skulle likväl bestämmelser av den innebörd, som framgår av trafikutredningens förslag, anses böra meddelas, anse de, att bland de transporter, som böra i detta sammanhang undantagas, även böra upptagas transporter av färsk fisk, för vilka i huvudsak samma skäl till undantag som beträffande övriga i stadgandet omförmälda produkter kunna anföras.

Departement-
schefen.

Vad 1936 års trafiksakkunniga i förevarande del anført synes visserligen principiellt icke sakna fog, men med hänsyn till vad i ärendet förekommit torde dock de ifrågasatta undantagsbestämmelserna lämpligen böra komma till stånd i den omfattning, att trafik, som uteslutande avser befordran av mjölk eller slaktdjur skall, oavsett transportens längd, vara att hänföra under närgods- eller närgodslinjetrafik. Bestämmelse i detta syfte har influtit under sista stycket av § 4. Av denna bestämmelse, jämförd med §§ 9 och 10, följer också, att tillstånd till trafik av nu ifrågavarande slag kan beviljas under mycket enkla former och, där så anses lämpligt, utan föregående remiss.

§ 6.

Omnibustrafik inom viss stad. I motiveringen till § 6 mom. 1 i trafikutredningens förslag har *utredningen* till behandling upptagit en jämväl av riksdagen (i skrivelse 295/1933) behandlad fråga angående omnibustrafik uteslutande inom viss stads planlagda område. Efter en utförlig utredning (sid. 158—165) förklarar sig utredningen icke kunna tillstyrka, att, på sätt svenska stadsförbundet förordat, städerna skulle tillerkännas vetorätt vid frågor om tillstånd till lokala linjetrafikföretag och att i övriga frågor angående linjetrafik länsstyrelserna icke skulle äga besluta mot städernas inhämtade mening utan synnerliga skäl. Däremot har trafikutredningen sökt skapa ökade garantier för att städer och jämförliga samhällen beredas tillfälle att under ärendets förberedande handläggning göra sina synpunkter gällande, på sätt närmare framgår av § 9.

Trafikutredningens förslag har i denna del icke föranlett erinran från de myndigheter, som yttrat sig däröver. Däremot förklarar sig *svenska stadsförbundet* i avgivet utlåtande vidhålla den ståndpunkt, styrelsen intagit i sin i betänkandet (sid. 160—161) refererade skrivelse till trafikutredningen.

Departements-
chefen.

Under hänvisning till den av trafikutredningen anförda motiveringen anser jag mig icke kunna förorda en bestämmelse av den vidsträckta innebörd, stadsförbundet ifrågasatt. Däremot anser jag vad stadsförbundet i sitt utlåtande anført böra föranleda viss jämkning i § 9, vartill jag under denna § återkommer.

§ 9.

Städers yttranderätt i vissa frågor angående omnibustrafik. Under § 9 har *trafikutredningen* på skäl, som framgå av vad utredningen å sid. 170—173 anført, föreslagit bestämmelse, att tillfälle alltid skall beredas en stads beslutande myndighet att yttra sig över ansökning om rätt till omnibustrafik uteslutande inom staden eller inom staden med dess närmaste omgivning, om ansökningen icke sker å stadens vägnar.

I sitt tidigare omförmälda, häröver avgivna utlåtande, har *svenska stadsförbundet* påpekat, att man genom att lämna yttranderätten till drätselkammare eller annan av stadsfullmäktige utsedd förvaltningsmyndighet skulle kunna åstadkomma en betydligt smidigare procedur; och skulle man från

stadssamhällenas sida gärna se, att stadgandet finge en något vidare avfattning än trafikutredningen föreslagit.

Då jag finner den av stadsförbundet föreslagna ändringen i omförmälda avseende väl motiverad, har jag verkställt en jämkning i trafikutredningens förslag i enlighet därmed.

Departementschefen.

Skolskjutsar. I samband härmed torde till behandling böra upptagas framkommet förslag angående tillstånd till anordnande av skolskjutsar.

I ett den 27 november 1934 avgivet betänkande hava de *sakkunniga för utredning av vissa frågor angående folkskoleväsendet* förklarat sig anse det önskvärt, att tillstånd för utförande av skolskjutsar kunde meddelas under enklare former än de, som gälla för yrkesmässig trafik i allmänhet, samt ifrågasatt, om det icke borde vara tillräckligt att för detta ändamål allenast fordra medgivande av polismyndigheten i orten.

Efter remiss har *1932 års trafikutredning* i ämnet anfört följande.

Angående ansökan om tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik (trafiktillstånd) äro bestämmelser för närvarande meddelade i 26 § motorfordonsförordningen. Enligt dessa skall vid dylik ansökan fogas uppgift om den eller de automobiler, som äro avsedda att användas för trafiken, varjämte skall bifogas vederbörligt utdrag ur automobilregistret för sådan automobil eller, där automobil icke är registrerad, meddelas sådana uppgifter om automobilens beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret. Ansökan om trafiktillstånd avseende linjetrafik — vartill trafik av nu ifrågavarande slag torde vara att hänföra — skall tillika 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.

Enligt trafikutredningens mening kan det knappast antagas, att iakttagandet av dessa bestämmelser skulle i och för sig kunna avhålla någon, som eljest skulle vilja åtaga sig skjutsningen av skolbarn, från att skaffa sig erforderligt tillstånd därtill. Oavsett huruvida prövningen av ärenden av ifrågavarande slag ankommer på den ena eller andra myndigheten, torde nyssnämnda uppgifter få anses innefatta ett minimum av vad den tillståndsbeviljande myndigheten måste hava kännedom om för att kunna pröva ärendet. Även om beviljandet av tillstånd av nu ifrågavarande slag kunde överlämnas åt polismyndigheten i orten, lärer denna därför se sig nödsakad att från sökanden infordra i huvudsak samma uppgifter som de i 26 § nu föreskrivna. Från sökandens synpunkt sett skulle på grund härav en överflyttning av tillståndsgivningen från länsstyrelse till polismyndighet knappast minska det besvär och de kostnader, som för honom äro förenade med erhållande av tillståndet. Då dessutom en dylik överflyttning skulle komma att motverka den centralisering av tillståndsgivningen, som trafikutredningen, på sätt framgår av dess den 28 februari 1935 avlämnade betänkande med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik, anser böra befrämjas, finner sig utredningen icke kunna tillstyrka sakkunnigas förslag i denna del.

Beträffande behandlingen av ansökningar om trafiktillstånd äro för närvarande bestämmelser meddelade i 27 § motorfordonsförordningen. Enligt dessa bestämmelser, vilkas iakttagande dock icke ankommer på sökanden utan på vederbörande tillståndsbeviljande myndighet, skola åtskilliga myn-

digheter och företag höras eller för varje fall beredas tillfälle att yttra sig över dylika ansökningar.

I trafikutredningens nyssnämnda betänkande har en förenklad behandling av ansökningar om tillstånd till vissa slag av trafik föreslagits under §§ 9 och 10. Så vitt linjetrafik angår, har i sådant avseende (§ 9) föreslagits, att infordrandet av eljest föreskrivna yttranden må i fråga om ansökning, som avser rätt till befordran i linjetrafik uteslutande av vissa produkter, efter länsstyrelsens beprövande inskränkas eller underlätas. En sådan förenklad handläggning synes lämpligen kunna medgivas även beträffande ansökningar om tillstånd till trafik uteslutande av nu ifrågakvarande slag.

Departementsschefen.

I enlighet med vad trafikutredningen anfört, anser jag det av förstnämnda sakkunniga uttalade önskemålet om en förenklad tillståndsgivning för nu ifrågakvarande ändamål kunna tillgodoses genom en komplettering av bestämmelserna i § 9. Bestämmelse i sådant syfte har införts i sista punkten av första stycket.

§§ 14 och 15.

Behandling av vissa frågor om ökning av fordonsantal eller trafikkapacitet m. m. I samma mån som under senare år svårigheterna att erhålla nya trafiktillstånd ökats, har utvidgningen av särskilt den yrkesmässiga lastbiltrafikens kapacitet alltmer övergått till att ske i form av utbyte av mindre bilar mot större och insättande av släpvagnar eller nya bilar, en åtgärd, som emellertid även betingats av praktiska och ekonomiska skäl.

Belysande för utvecklingen i detta avseende torde vara följande siffror, som framkommit vid en i Gävleborgs län verkställd, av 1936 års trafiksakkunniga omförmäld undersökning i ämnet.

Enligt densamma utgjorde bruttoökningen av den samlade lastförmågan å lastautomobiler i yrkesmässig trafik under år 1935:

Genom nytillkomna tillstånd	102,990	kg. fördelade å	33	st. bilar
» utbyte av fordon	217,365	» » »	173	» olika fall
» tillkoppl. av släpvagn.....	61,475	» » »	41	» släpvagnar
	S:a 381.830			

Detta förhållande har föranlett förslag av trafikutredningen, att jämväl ansökningar om tillstånd till ökning i det antal automobiler, som viss utövare av dylik trafik äger insätta i trafik, eller om insättande av släpvagnar i sådan trafik eller om sådant utbyte av automobil eller släpvagn, som medför mera avsevärd ökning av fordonsbeståndets driftkapacitet, behandlas och prövas enligt samma regler, som gälla beträffande ansökningar om trafiktillstånd. Förslag i detta syfte har, så vitt angår ärendets handläggning, influtit under § 14 och, så vitt angår ärendets slutliga prövning, under § 15 mom. 2.

Behövligheten av en bestämmelse i det av trafikutredningen angivna syftet har av de myndigheter, som yttrat sig däröver, i allmänhet icke ifrågasatts. Länsstyrelsen i Malmöhus län och svenska transportarbetarförbundet hava dock ansett, att paragrafen bör kunna utgå. Såsom skäl anför länsstyrelsen, att automobiler i närgods- och närgodslinjetrafik icke böra godkännas för större last än 3,000 kg och ökning tillåtas till denna lastförmåga, att för

fjärrgodstrafik gränser ej böra uppdragas beträffande storleken av lastkapaciteten samt att för personbefordringen ökningen är av ringa betydelse.

Länsstyrelsen i Norrbottens län har ansett förfarandet enligt § 14 allenast böra komma till användning, då skäl därtill äro.

Beträffande omfattningen av de bestämmelser, som anses böra för ändamålet meddelas, hava däremot skilda meningar, åsyftande i vissa fall uppmjukande, i andra fall skärpning av de av trafikutredningen föreslagna bestämmelserna, gjort sig gällande.

Enligt länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands och Örebro län samt polismästaren i Stockholm och Sveriges omnibusägares riksförbund böra omnibuser undantagas från bestämmelserna i § 14. Till stöd härför har i huvudsak anförts, att de motiv, som beträffande övriga slag av trafik åberopats för förslaget, icke torde vara tillämpliga så vitt omnibustrafiken angår. Denna trafik är nämligen i trafikillståndet begränsad av linjesträckning och i regel även av turlista. Enligt förslaget skulle varje företag få sig tilldelat ett visst antal trafiknummer. Detta kommer att möjliggöra utbyte av vagnar, men ej utökning av antalet vagnar i trafik vid förekommande behov. Den ifrågavarande föreskriften komme därför att verka hindrande på trafikens ändamålsenliga bedrivande.

Personautomobiler i beställningstrafik anse länsstyrelsen i Stockholms län och poliskammaren i Malmö böra undantagas från bestämmelserna i § 14.

Enligt polismästarens i Stockholm förmenande bör det omständliga förfarande, som föreslagits i § 14, komma till tillämpning först vid ett åtskilligt högre procenttal åtminstone i fråga om bilar med en högsta lastkapacitet av 2,000 kg. och därutöver.

Länsstyrelserna i Kristianstads och Örebro län, bilbesiktningsmännen i Värmlands län samt poliskammaren i Hälsingborg och svenska järnvägsförbundet hava uttryckt vissa farhågor för att bestämmelserna i § 14 komma att kringgås genom upprepade ansökningar, varje gång avseende en ökning av mindre än 20 procent. För att förhindra detta har föreslagits ettdera av följande alternativ,

1) att hänsyn toges även till tidigare ansökningar och § 14 således hänföres till samtliga ansökningar under viss tid, t. ex. under ett eller två år tillbaka, (länsstyrelsen i Kristianstads län).

2) att de strängare fordringarna skola gälla för byte, som medför ökning av mer än 20 procent av den största last eller det högsta antal personer, som vid förordningens ikraftträdande finge befordras med fordon, vilket användes i trafikens bedrivande (poliskammaren i Hälsingborg).

3) att den i § 14 medgivna »20 % obundna kapacitetsökningen» bindes vid det ursprungliga tillståndet eller ock att en tidsbestämning medtages (bilbesiktningsmännen i Värmlands län).

4) samt att procenttalet nedsättes till tio (Svenska järnvägsförbundet).

1936 års trafiksakkunniga uttala i nu förevarande del, att det synes dem riktigt, att, på sätt trafikutredningens förslag innebär, frågor av nu ifrågavarande slag i allmänhet behandlas efter samma regler som trafikillstånd. Däremot anse de sakkunniga den föreslagna bestämmelsen icke vara erforderlig i fråga om personlinjetrafik, då nämligen omfattningen av dylik trafik begränsas av linjesträckningen och i regel även av turlistan. Sakkunniga förorda därför, i enlighet med den av Sveriges omnibusägares riksförbund gjorda framställningen, undantag från § 14, för så vitt linjetrafik för personbefordran angår.

Departement-
schefen.

På de skäl, som ovan anförts till stöd därför, har jag ansett trafikutredningens förslag till § 14 böra uti ifrågavarande del jämkas på det sätt, att omnibustrafiken undantages. I samband därmed har motsvarande jämkning skett uti de under § 15 förekommande bestämmelserna om trafiktillståndets innehåll.

En under sistnämnda § av *trafikutredningen* föreslagen bestämmelse, att trafiktillstånd må, där så anses lämpligt, avse allenast rätt för trafikutövare eller sammanslutning av trafikutövare till bedrivande av *reservtrafik*, har i samband därmed strukits såsom överflödig, då det givetvis, även om särskild bestämmelse därom icke meddelats, står vederbörande tillståndsbewiljande myndighet fritt att, där så anses lämpligt, inskränka trafiktillståndet att gälla endast sådan trafik.

§ 22.

Trafiktillstånds giltighetstid m. m. De av *utredningen* under § 22 mom. 1 föreslagna bestämmelserna om att trafiktillstånd bör beviljas för viss begränsad tid, högst fem år i sänder eller, beträffande viss linjetrafik, för högst tio år, hava avstyrkts av åtskilliga i ärendet hörda myndigheter liksom även av olika organisationer av trafikutövare. Till stöd härför har bland annat anförts, att tillståndets meddelande för visst antal år åt gången skulle, särskilt för personlinjetrafiken med dess i regel betydande anläggningskapital, verka hindrande på trafikens utveckling, vartill kommer, att mot slutet av varje period nyanskaffning och underhåll sannolikt så vitt möjligt skulle komma att uppskjutas. Även 1936 års *trafiksakkunniga* förorda, att den föreslagna begränsningen av tiden för trafiktillstånds giltighet måtte utgå.

Departement-
schefen.

På ovan anförda skäl har jag ansett de av trafikutredningen i denna del föreslagna bestämmelserna böra utgå.

Verkan av tillståndshavares död. Under § 22 mom. 2 har *trafikutredningen* föreslagit bestämmelse av innebörd, att, om den, som efter vederbörligt tillstånd bedriver yrkesmässig trafik, avlider, må rörelsen för stärbhusets räkning fortsättas intill högst sex månader efter dödsfallet; dock att stärbhuset i sådant fall har att inom en månad efter dödsfallet hos den myndighet, som meddelat trafiktillståndet, anmäla person, som antagits till föreståndare för rörelsen. Göres ej anmälan inom föreskriven tid eller prövas den till föreståndare antagne icke vara därtill lämplig, skall trafiktillståndet anses hava upphört den dag, tiden för anmälningsskyldigheten gick till ända eller beslut i frågan meddelades.

Länsstyrelserna i Jönköpings och Örebro län samt Sveriges omnibusägarers riksförbund och Östergötlands läns trafikbilägareförening hava ansett den sålunda föreslagna fristen av sex månader för kort.

Länsstyrelsen i Örebro län har erinrat om att dödsbo efter den, som handlat med vapen, äger rätt att fortsätta rörelsen under ett år från dödsfallet (§ 16 vapenkungörelsen, jfr dock § 16 K. F. den 11 juli 1919 ang. försäljning av pilsnerdricka, där tidsfristen, för så vitt tillståndet meddelats tillsvidare, är tre månader).

Såsom skäl för utsträckande av tidsfristen (åtminstone till ett år från dödsfallet) har i huvudsak anförts: Den föreslagna tidsbegränsningen kunde lätt åsamka stärbhuset ekonomiska förluster genom en av förhållandena framtvängad realisation av material m. m. Härtill komme svårigheten, att inom den begränsade tiden erhålla skälig ersättning för rörelsens överlåtande.

I anslutning härtil har framhållits svårigheterna att inom en månad kunna antaga lämplig person till föreståndare för rörelsen, på grund varav anmälningstiden borde utsträckas till tre månader.

Överståthållarämbetet har framhållit, att föreskrifterna i 2 mom. kunna synas obilliga, när dödsbo gjort anmälan inom föreskriven tid, men föreslagen föreståndare icke befunnits lämplig, i vilket fall dödsboet förty synes böra beredas ny, kort tid för anställande av annan föreståndare för rörelsen, som kan godkännas av den prövande myndigheten.

Sveriges droskbilägares riksförbund har bland annat anført: Det förekomme i synnerligen stor utsträckning, att söner till droskägare i ett tiotal år och därutöver arbetat i sin faders rörelse och ofta, då fadern på grund av ålderdom eller sjukdom varit oförmögen att själv deltaga i arbetet, fått helt sköta densamma och med avstående av skälig ersättning för sitt arbete nödgats försörja såväl fader som moder, för att, då fadern gått bort, ställas på bar backe utan försörjningsmöjligheter, därför att trafiktillståndet återkallats. Så har fallet varit i exempelvis Stockholm under ett 15-tal år, vilket även, fastän av senare dato, varit fallet på en hel del övriga platser. På andra håll däremot ha i regel myndigheterna medgivit såväl överlåtelse som arvsrätt, då framställning gjorts härom. Ett i förordningen infört stadgande att son, som arbetar i sin faders eller moders rörelse, har rätt att vid dessas död övertaga den av dem utövade verksamheten, därest han i övrigt befinnes lämplig därtill, vore därför i högsta grad av nöden för att få ett för hela landet enhetligt förfarande i dylika fall.

1936 års trafiksakkunniga hava i denna del uttalat, att de anse sig icke kunna tills vidare förorda mera vittgående bestämmelser än de av trafikutredningen föreslagna i detta ämne. De sakkunniga förklara sig härvid dock förutsätta, att, då i anledning av dödsfall fråga om meddelande av nytt trafiktillstånd uppkommer, all den hänsyn till stärbhuset, bör tagas, som är för- enlig med allmänna intressen.

Med hänsyn till vad i ärendet förekommit synes mig den tid, under vilken rörelsen må för dödsboets räkning fortsättas, skäligen böra bestämmas intill högst sex månader från dödsfallet, varjämte, när dödsbo gjort anmälan inom föreskriven tid, men föreslagen föreståndare icke befunnits lämplig, dödsboet synes böra beredas ny kort tid för anställande av annan föreståndare, som kan godkännas av den prövande myndigheten. Härav föranledd jämkning har vidtagits i förslaget.

Även har jag till mom. 1 liksom till § 26 mom. 1 fogat ett nytt stycke, avseende det fall att tillståndshavaren är ansluten till ett beställningskontor, upprättat av sådan godkänd förening, som omförmäles i § 31.

§ 24.

Beställningstrafik för personbefordran. Såsom framgår av vad nedan under § 26 anføres beträffande närgodstrafik, har beträffande densamma före-

Departementschefen.

slagits en bestämmelse av innebörd, att automobil under vissa förutsättningar må användas för tillgodoseende av tillfälligt behov av godstransporter inom visst område utan att återföras till stationsorten.

Då motsvarande bestämmelse lämpligen synes böra gälla även beträffande beställningstrafik för personbefordran, har jag, i överensstämmelse med vad även 1936 års trafiksakskunniga i denna del hemställt, till § 24 fogat ett nytt moment, varigenom en sådan tillfällig överflyttning av automobiler till ett utom stationsorten beläget område möjliggöres.

Även har jag till mom. 1 liksom till § 26 mom. 1 fogat ett nytt stycke, avseende det fall att tillståndshavaren är ansluten till ett beställningskontor, upprättat av sådan godkänd förening, som omförmäles i § 31.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län har föreslagit, att till paragrafens första stycke bör fogas ett tillägg av följande lydelse: »eller dit resa på grund av trängande nödvändighet påfordras». Länsstyrelsen åsyftar härvid sådana fall, då t. ex. en skadad omedelbart måste föras till lasarett.

Ett tillägg i detta syfte har gjorts i mom. 1.

§ 26.

Transporter i närgodstrafik utom stationsorten. Till de av trafikutredningen under § 26 föreslagna bestämmelserna hava 1936 års trafiksakskunniga föreslagit vissa tillägg, vilka jag, i anslutning till förslaget, på sakkunnigas nedan anförda skäl upptagit såsom mom. 2 och 3. I samband därmed har den av trafikutredningen föreslagna lydelsen av § 26 med en mindre redaktionell bearbetning upptagits som mom. 1. Det torde med avseende å innehållet av första stycket av mom. 2 böra anmärkas, att redan enligt nu gällande bestämmelser får automobil med stationsort utom stad icke användas för godstransport uteslutande inom viss stad, varför den under nämnda stycke föreslagna bestämmelsen endast till den del den medför rätt för länsstyrelse att medgiva undantag avviker från vad i detta avseende för närvarande gäller.

Till motivering av de under mom. 2 och 3 föreslagna bestämmelserna hava trafiksakskunniga anført följande.

Mom. 2. Från trafikutövarhåll har uttalats farhåga för att den av trafikutredningen föreslagna lydelsen av § 26 kunde medföra, att trafikutövare med stationsort å landsbygden utsatte åkare i de städer, som fölle inom deras närtrafikområde, för obehörig konkurrens genom att å sin stationsort upptaga beställningar även å sådana transporter, som skulle äga rum allenast inom en viss stads område. Dyliga transporter borde tydligen ur ordningssynpunkt i första hand förbehållas trafikutövare med stationsort inom vederbörande stad; och en konkurrens därom med utom staden stationerade trafikutövare skulle icke bli rättvis med hänsyn till att städernas trafikutövare merendels arbetade med mycket högre kostnader för personalavlöningar, garage m. m. än trafikutövare med stationsort på landet. Till den av trafikutredningen föreslagna bestämmelsen borde därför fogas förbud mot att för närgodstransport uteslutande inom viss stad använda automobil med stationsort utom staden, där ej länsstyrelse sådant medgivit. Genom en sådan bestämmelse skulle å ena sidan förhindras en permanent konkurrens av nyss angivna slag, men å andra sidan möjliggöras att vid ett tillfälligt ökat behov av lastbilar inom staden, t. ex. vid flyttningsdagar, med länsstyrelsens medgivande taga i anspråk även bilar med stationsort utom staden.

Det sålunda framlagda förslaget är enligt vår mening även från det allmännas synpunkt sett att förorda med hänsyn till att det till gagn för alla skulle innebära ett skydd för möjligheten att inom städerna upprätthålla en god organisation av lastbiltrafiken. Emellertid kan enligt vår mening samma behov till skydd för ett ordnat transportväsende göra sig gällande även inom andra större samhällen eller inom vissa områden inom ett län. Vi förorda därför det ytterligare tillägg, som framgår av andra stycket av ovan intagna mom. 2.

Mom. 3. Icke sällan kan behov uppkomma att inom ett visst område kunna taga i anspråk ett större antal lastbilar än vad som motsvarar det normala trafikbehovet och att till en tid hålla dessa stadigvarande sysselsatta i trakten utan att återföra dem till stationsorten. Så är fallet exempelvis vid timmerdrivningar, vägarbeten och större byggnadsarbeten. Det kan även visa sig önskvärt att för detta ändamål kunna tillfälligt överflytta ett antal bilar från ett närtrafikområde till ett annat. Det synes önskvärt att legalisera en dylik anordning, vilken möjliggör en i sig själv önskvärd rörlighet i trafikmaterielen utan förfång för andra intressen och tillika gör det onödigt att för tillgodoseende av ett tillfälligt trafikbehov utfärda ett antal trafiktillstånd, som, därest en dylik överflyttning kunnat ske, icke skulle hava erfordrats. Vi förorda för detta ändamål en bestämmelse av huvudsakligen den lydelse, som innehålles i ovan intagna mom. 3.

§ 31.

Befrämjandet av sammanslutningar mellan vissa trafikutövare. Såsom redan tidigare, i samband med organisationen av närtrafiken omnämnts, har *trafikutredningen* framlagt förslag i syfte att för trafikens ordnande befrämja sammanslutningar mellan vissa trafikutövare. Utredningens förslag har i denna del vunnit anslutning från så gott som samtliga, vilka yttrat sig däröver. Även sammanslutningar av trafikutövare, vilka eljest ställt sig avvisande mot förslaget, uttala i denna del sin anslutning.

Länsstyrelsen i Örebro län anser dock ifrågavarande § böra utgå. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* framhåller, att någon påföljd för underlåtenhet att ställa sig till efterrättelse av tillståndsbewiljande myndighet i ifrågavarande hänseende givet föreläggande icke synes hava blivit föreskriven. Därest sådan underlåtenhet skall anses utgöra anledning till återkallelse av meddelat trafiktillstånd, synes detta böra uttryckligen angivas.

1936 års trafiksakkunniga framhålla, att de anse inrättandet av de i trafikutredningens förslag upptagna lastbilcentralerna (ordercentralerna) av stor framtida betydelse; dessa böra snarast organiseras i alla trafikcentra och handelsområden — trafikområden.

Dessa centraler komma att — rätt ledda — underlätta bilbeståndets effektiva utnyttjande i såväl när- som fjärrtrafik, till gagn både för bilägare och trafikanter och bereda myndigheterna ökad möjlighet att bedöma tillståndsgivningen. Samtidigt vinnes en organisation, som kan representativt företräda biltrafiken i förhållande till såväl myndigheterna som alla slag av trafikanter och som efter hand bör kunna auktoritativt hävda biltrafiken såsom självständig faktor vid sidan av och i god samverkan med andra trafikmedel. Därmed skapas också bättre förutsättningar för ökad lojalitet i konkurrensen, skälig ersättning för biltransporterna och skälig lön till personalen. För de tillståndsgivande myndigheterna är det påtagligen en stor

fördel att genom dessa centraler och den där redovisade utnyttjningen av fordonen kunna erhålla en god översikt av bilbeståndets tillräcklighet, till ledning för tillståndsgivningen i fråga om såväl helt nya tillstånd som de för närvarande betydligt övervägande utbytena av mindre fordon mot avsevärt större, med eller utan släpvagnar.

Av skäl, som ovan anförts, anse de sakkunniga det icke blott för det allmänna utan även för alla parter vara av intresse, att åtminstone i eller invid alla mera betydande trafikcentra anslutningen till lastbilcentralerna kan göras obligatorisk vid tillståndsgivningen. Bilcentralerna synas vara både önskvärda och nödvändiga led i en ekonomisk trafikorganisation, angelägen ej minst med tanke på den nuvarande splittringen av trafikbilträffheterna (1.2 å 1.3 lastbilar per tillståndsinnehavare). Efter hand som en sådan utveckling systematiskt fullföljes, kunna centralerna distriktsvis direkt och indirekt betjäna även fjärrtrafiken, varigenom godstransporterna på vägarna synas kunna vederbörligen tillgodoses. Vägen för en utveckling i denna riktning synes under alla förhållanden böra hållas öppen.

Departementschefen.

På de av de båda kommittéerna anförda motiven har jag för min del anslutit mig till det av trafikutredningen framlagda förslaget i denna del. I den föreslagna lydelsen av § 31 har allenast vidtagits en redaktionell jämkning.

Vad angår det av länsstyrelsen i Kronobergs län anmärkta förhållandet, att någon påföljd för underlåtenhet att ställa sig till efterrättelse ett föreläggande enligt denna § icke föreskrivits, anser jag denna erinran icke grundad. I § 41 är nämligen ansvar stadgat för det fall, att av vederbörande myndighet vid meddelande av trafiktillstånd eller eljest enligt denna förordning lämnade föreskrifter åsidosättas. I regel torde emellertid skyldighet av ifrågavarande slag uppställas såsom villkor för erhållande av trafiktillstånd och redan på grund härav synes icke behöva befaras, att vederbörande icke skulle komma att ställa sig föreskriften till efterrättelse. Att emellertid en eventuell underlåtenhet av vederbörande i detta avseende kan utgöra anledning att återkalla trafiktillståndet, synes framgå av innehållet av § 23, även utan att detta förhållande särskilt omnämnes i denna §.

§ 32.

Automobiler i yrkesmässig trafik. I mom. 2 och 3 hava vidtagits vissa jämkningar, föranledda av det i annat sammanhang framlagda förslaget till omorganisation av automobilbesiktningsväsendet.

I avgivna yttranden beträffande denna § har bland annat framhållits av *länsstyrelsen i Jönköpings län*, att bibehållandet av mom. 1 enligt dess av trafikutredningen föreslagna lydelse måhända skulle kunna leda till det antagandet, att en automobil kunde provisoriskt, i avvaktan på slutliga beslut i frågan, godkännas för omedelbar användning i yrkesmässig trafik utan hinder därav, att den icke vore vederbörligen försäkrad, vilket icke torde

vara avsett. Ordet »slutligen» syntes därför kunna utan olägenhet utgå ur förslaget.

Sveriges omnibusägares riksförbund har beträffande innehållet av mom. 5 hemställt, att detta mom. måtte så formuleras, att därav otvetydigt framginge, att detsamma icke vore tillämpligt på omnibus.

Innehållet av mom. 1 och mom. 5 har ändrats i enlighet med ovan omförmälda framställningar.

Departementsschefen.

§ 34.

Traffikkort. Beträffande de i denna § föreslagna bestämmelserna om trafik kort har anmärkts, bland annat, så vitt mom. 6 angår, av *överståthållarämbetet och polismästaren i Stockholm*, att det ej torde vara lämpligt, att annan myndighet än den, som utfärdat trafik kort, äger återkalla detsamma eller meddela varning. Möjligen skulle vägtrafikmyndigheten kunna, i analogi med vad som härom föreskrives beträffande rätt för polismyndighet att i vissa fall omhändertaga körkort, medgivas rätt att interimistiskt återkalla eller omhändertaga detsamma. Det slutliga beslutet om återkallande av trafik kort borde dock, i likhet med vad som gäller om körkort, meddelas av myndighet, som utfärdat kortet.

Länsstyrelserna i Södermanlands och Malmöhus län hava framhållit, att jämväl länsstyrelse, som utfärdat trafik kort, bör äga återkalla detsamma.

Vidare har *länsstyrelsen i Malmöhus län* framhållit, att mom. 6 skulle kunna givas den tolkning, att trafik kort icke skulle kunna återkallas för den, som *icke tjänstgör* i yrkesmässig trafik.

Ehuru väl enligt min mening vissa skäl kunna åberopas för att tillerkänna jämväl vägtrafikmyndighet rätt att återkalla trafik kort eller meddela varning, har jag ansett den begränsning böra vidtagas, att, på sätt *överståthållarämbetet och polismästaren i Stockholm* hemställt, denna befogenhet tillerkännes allenast myndighet, som utfärdat trafik kortet. Innehållet av mom. 6 har, under hänsynstagande jämväl till sistnämnda, av länsstyrelsen i Malmöhus län gjorda anmärkning, omarbetats i enlighet härmed.

Departementsschefen.

§ 35.

Förarens arbetstid. I sådana företag för yrkesmässig trafik, på vilka lagen om arbetstidens begränsning icke är att tillämpa, regleras arbetstidens längd för i trafiken tjänstgörande förare för närvarande av en i motorfordonsförordningen 27 § 7 mom. intagen bestämmelse, enligt vilken förarens arbetstid icke må under tjugufyra på varandra följande timmar överskrida tolv timmar, där ej särskilt förhållande annat påkallat. Då en större överensstämmelse mellan de företag, som falla under eller utom arbetstidslagen, synes önskvärd i förvarande hänseende för att icke alltför stora ojämnheter i konkurrensförutsättningarna dem emellan skola föreligga, och då även av sociala skäl en begränsning av omförmälda maximitid synes påkallad, har jag vid granskning av förslaget ansett densamma böra sänkas till tio timmar.

§ 36.

Taxa. Beträffande innehållet av mom. 1 har *länsstyrelsen i Malmöhus län* anfört: I ordningsstadgan för rikets städer § 23 säges, att magistrat äger upprätta taxor samt desamma länsstyrelsens prövning underställa, ävensom att överståthållarämbetet äger utfärda taxor, varjämte i § 29 bestämmes, att vad i stadgan om magistrat sägs gäller i stad, där magistrat ej finnes, för den stadsstyrelse, som i stället är tillsatt. Med uttrycket i § 23 O. St. korresponderar ordalydelsen i sista punkten av nu ifrågavarande moment i förslaget, där det säges, att taxa *må* fastställas i den ordning 23 och 29 §§ ordningsstadgan för rikets städer angiva. Men det synes länsstyrelsen otillfredsställande, att föreskrift saknas därom, hur förfaras skall, om magistrat eller stadsstyrelse icke anser sig böra upprätta taxor.

Länsstyrelsen i Kristianstads län framhåller, att i de fall, då länsstyrelsen meddelat tillstånd till yrkesmässig trafik, torde också de närmare villkoren för trafiken samt taxa böra fastställas av länsstyrelsen; undantaget i § 36 mom. 1 sista stycket förefölle därför mindre lämpligt.

I samband härmed har *länsstyrelsen i Malmöhus län* beträffande innehållet av mom. 6 anmärkt: Av magistrat eller stadsstyrelse upprättade taxor böra endast gälla för trafik inom staden. För att icke olika taxor skola tillämpas vid färd på samma sträcka med automobiler stationerade i stad och i landskommun har länsstyrelsen påverkat de stadsmyndigheter, som äga upprätta taxor, att för färd, som börjar i stad, men utsträckes till landsbygd, begära fastställelse av taxa, som länsstyrelsen fastställt för länstrafik. Emellertid kan länsstyrelsen knappast anse det vara en tillfredsställande ordning, att frågan om enhetlighet i taxor blir beroende av att stadsmyndigheter efter eget beprövande taga hänsyn till vad länsstyrelsen uti ifrågavarande avseende anser lämpligt.

Departementschefen.

På av de båda länsstyrelserna anförda skäl anser jag nu ifrågavarande mom. 1 böra på det sätt omarbetas, att taxa för andra slag av yrkesmässig automobiltrafik än dels fjärrgodstrafik och fjärrgodslinjetrafik, för vilka taxa fastställas av Konungen, och dels annan linjetrafik, för vilken taxa fastställas av länsstyrelse i det län, varest längsta delen av vägsträckan är belägen, bör fastställas av länsstyrelsen i det län, varest stationsort för trafiken är belägen. I sak innebär detta icke någon förändring i förhållande till vad nu gäller, eftersom den befogenhet, som enligt 23 och 29 §§ ordningsstadgan tillkommer magistrat eller stadsstyrelse att upprätta taxa är förbunden med skyldighet att underställa densamma länsstyrelsens prövning. Ur formell synpunkt sett åstadkommes emellertid genom den av mig nu förordade ändringen en större enhetlighet och därmed bortfaller även anledningen till de, som det vill synas, befogade anmärkningar, vilka de båda länsstyrelserna i detta sammanhang framställt.

Vid bifall till vad jag i denna del föreslagit torde § 23 ordningsstadgan böra på det sätt jämkas, att magistraten förklaras äga upprätta *förslag* till reglementen och taxor samt underställa desamma länsstyrelsens prövning.

I mom. 2 har en av *trafikutredningen* föreslagen bestämmelse av innehåll att taxa skall i beställningstrafik för godsbefordran fastställas för hela lastbilsändningar strukits med hänsyn till att hinder icke synes böra läggas för att, där så anses lämpligt, fastställa taxa även för mindre sändningar. I samband därmed har en redaktionell bearbetning skett av mom. 3.

Sistnämnda moment innehåller den bestämmelse, på vilken fastställandet av fasta eller minimitaxor för bland annat fjärrtrafiken är avsett att grunda sig. Beträffande fjärrtrafiktaxan hava 1936 års *trafiksakkunniga* anført bland annat följande.

En viktig del av en samhällelig reglering av fjärrtrafiken med lastbilar är stadgandet av transportplikt mot en bestämd taxa. Riksdagens i 1932 års skrivelse uttalade önskemål, att konkurrensen mellan de olika trafikmedlen bör ske under förhållanden, som lämna samma möjligheter för samtliga parter till fri tävlan, kan tydligen, om man icke helt frigiver järnvägarnas prisbildning, vilket icke från något ansvarigt håll ifrågasatts, icke tillgodos ses på annat sätt, än att jämväl den med järnvägarna konkurrerande biltrafiken underkastas taxa.

Taxans förnämsta funktion är givetvis att, så vitt transporter i fjärrtrafik angår, medverka till förverkligandet av en dylik fri tävlan på lika villkor.

Med kravet på offentlig taxa följer icke, vare sig att taxan skall vara lika för alla orter (och linjer) i riket eller att nedsättningar skola vara utslutna. — Huruvida en fast rikstaxa kan komma att i sinom tid realiseras, får framtiden utvisa. Så ofullkomlig som kännedom om det faktiska läget ännu är, torde man emellertid tillsvidare få nöja sig med att för varje särskilt fjärrtrafikföretag eftersträva samma grad av fasthet och likformighet, som uppnåtts för järnvägarna. I den mån biltrafiken härigenom bindes vid fasta taxor m. m., måste motsvarande krav på fasthet i tillämpningen av taxor uppställas för järnvägar och sjöfart. Taxorna för såväl bil- som järnvägs- och sjötransporter böra dock icke genom konstlade åtgärder hållas uppe vid en onödigt hög nivå. Förslag till taxor i fjärrtrafik ankommer det på vägtrafikmyndigheten att upprätta. Att därvid bygga på värde- och styckegodspriser torde väl ej komma i fråga, sedan järnvägarna i huvudsak frångått dessa. Zontariffprincipen bör tydligen övervägas. Av stor vikt är frågan, huruvida transporterna, såsom trafikutredningen ur sociala synpunkter synes förutsätta, böra debiteras efter samma pris per tonkm vid sändningar åt skilda håll, eventuellt med viss rabatt vid större godsmängder, men oberoende av destinationsorternas läge och betydelse ur trafiksynpunkt samt därmed av utsikterna till returfrakt. Ur privat-ekonomiska synpunkter är en sådan nivellering icke rationell — nu förefintliga fjärrtrafikföretag torde som regel tillämpa ett motsatt förfarande — och den medför obestriddligen en viss belastning av de mera trafikerade sträckorna till förmån för de trafiksvaga. Denna torde dock i praktiken bliva relativt obetydlig, och enhetssystemet, som då får baseras på erfarenhet efter hand om genomsnittliga returfrakter m. m., medför givetvis en betydande förenkling av taxebildningen. För bilägarna — liksom även för bilförarna — synes med föreslagna organisation den erforderliga utjämningen i förtjänsten lätt nog kunna åstadkommas. Frågan bör ingående prövas.

Till vad de sakkunniga i denna del uttalat är från min sida intet att erinra. Såsom redan tidigare framhållits, böra, innan taxa i fjärrtrafik fastställas av Kungl. Maj:t, representanter för näringslivet ävensom för övriga

Departementschefen.

trafikmedel lämnas tillfälle att yttra sig över vägtrafikmyndighetens förslag huvudsakligen i samma omfattning som är vanligt beträffande förslag om ändringar i järnvägstaxan. Den i mom. 4 förekommande bestämmelsen hindrar tydligen heller icke, att vägtrafikmyndighetens förslag kan föregås av en beredning genom särskilda sakkunniga, där så anses lämpligt, eller att vägtrafikmyndigheten ålägges avgiva sitt förslag efter samråd med dylika sakkunniga.

§ 37.

Trafikbok. De i nu gällande motorfordonsförordning § 27 mom. 8 förekommande bestämmelserna om trafikbok hava från organisationer av trafikutöware föranlett yrkande om ändringar eller upphävande. *Trafikutredningen* har emellertid, på skäl, som angivas i dess betänkande sid. 207—208, ansett någon ändring i sak av dessa bestämmelser icke påkallad.

I yttranden över utredningens förslag hava nämnda organisationer vidhållit sina tidigare yrkanden.

1936 års *trafiksakkunniga* anföra i denna del, att, i den mån så befinnes lämpligt eller nödvändigt, Kungl. Maj:t bör kunna föreskriva skyldighet för utöware av yrkesmässig trafik att beträffande trafiken föra vissa enkla dagboksanteckningar, vilka jämväl såsom underlag för erforderlig bilstatistik kunna vara till gagn för såväl myndigheterna som för lastbilcentralerna och för bilägarna själva. Huruvida dessa anteckningar ske i form av trafikbok eller i annan form, synes i och för sig böra vara av underordnad betydelse och torde kunna få bero av beskaffenheten av den trafik, i vilken anteckningarna föras, på sätt av Kungl. Maj:t närmare bestämmes genom tillämpningsföreskrifter.

Departementsschefen.

De förändringar, som föreslagits beträffande den yrkesmässiga lastbilstrafiken, synas böra föranleda, att frågan om den omfattning, i vilken trafikbok obligatoriskt skall användas, upptages till förnyad prövning. Sålunda synes böra övervägas, huruvida icke, när automobil användes för utförande av godstransporter efter beställning genom fjärrtrafikutöware eller genom en trafikutövarnas gemensamma beställningscentral, förarens skyldighet att föra anteckningar om körningen kan helt eller delvis ersättas av en motsvarande skyldighet för den institution, genom vilken beställningen mottagits. Vidare torde linjetrafiken böra liksom hittills i detta sammanhang undantagas. Än vidare torde frågan om den omfattning, i vilken trafikbok bör föreskrivas till användning i närgodstrafik, böra tagas under omprövning. § 37 har med hänsyn härtill på det sätt omarbetats, att den icke kommer att innebära obligatorisk skyldighet att anskaffa trafikbok till varje automobil, som brukas i yrkesmässig trafik för godsbefordran, utan allenast möjliggör för Kungl. Maj:t att förordna om skyldighet att i beställningstrafik för godsbefordran föra anteckningar angående transporter och förarens arbetstid ävensom angående skyldighet att för offentlig myndighet uppvisa och under viss tid förvara dylika anteckningar, på sätt närmare bestämmes genom tillämpningsbestämmelser.

§ 40.

Transportförmedling. De av trafikutredningen under § 40 föreslagna bestämmelserna om transportförmedling hava i allmänhet icke föranlett erinran. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* har emellertid hemställt om förbud mot bedrivande av dylik rörelse.

För min del har jag, då jag icke anser anledning till en så vittgående föreskrift som den av länsstyrelsen ifrågasatta föreligga, anslutit mig till trafikutredningens förslag, i vilket allenast redaktionella ändringar vidtagits.

Departementsschefen.

§ 51.

Förbud för befattningshavare, på vilka prövning av vissa frågor enligt förordningen ankommer, att driva viss verksamhet eller ombesörja vissa uppdrag. De under § 51 föreslagna bestämmelserna hava lämnats utan erinran av flertalet myndigheter, som yttrat sig däröver. I huvudsakligen följande avseenden hava emellertid erinringar framställts:

Länsstyrelsen i Jönköpings län: Stadgandet i sista punkten av denna § kommer i strid med föreskriften i § 4 (särskilt punkt 6) i kungörelsen angående kommissionärer hos statens förvaltningsmyndigheter. Saken synes kunna tillrättaläggas genom borttagande i första punkten av orden »eller till föredragning bereda.»

Länsstyrelsen i Kronobergs län: I denna § föreskrivna bestämmelser synas i samma utsträckning böra gälla även för besiktningsmän för motorfordon. Utvidgas denna § att gälla även för besiktningsmännen, torde nu förefintlig bestämmelse av liknande innehåll i instruktionen för besiktningsmän för motorfordon den 3 oktober 1930 (svensk författningssamling nr 354/1930) kunna utgå.

Länsstyrelsen i Kristianstads län har ifrågasatt, huruvida bestämmelser av ifrågavarande art hava sin rätta plats i förevarande förordning. Samma bestämmelser böra gälla i alla fall, där bedrivandet av sådan verksamhet, varom här är fråga, kan komma i konflikt med tjänstemannens statliga verksamhet. Bestämmelser av liknande art skulle därför behöva införas i en mängd författningar. Det synes länsstyrelsen, som om tjänstemännens skyldigheter i förevarande avseende snarare borde fastslås och meddelas dessa genom en generell föreskrift.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län: Omsorgen om tjänstemännens opartiskhet syntes gå väl långt, om meningen vore att förbjuda en person att vara brand- eller livförsäkringsagent för visst bolag blott för att detta jämväl meddelade försäkringar i samband med automobiltrafik. Det torde väl vara nog att förbjuda agentur för försäkringar av sistberörda slag. Vidare betvivlade länsstyrelsen, att det vore till allmänhetens fromma, om man gjorde det omöjligt för underordnade tjänstemän å länsstyrelsernas automobilavdelningar att för en billig penning uppsätta ansökningar i sådana enkla ärenden, där blott ett par rader behövde skrivas.

Även *landsfiskalerna i Kronobergs län* och *Blekinge läns avdelning av föreningen Sveriges landsfiskaler* hava framhållit, att de föreslagna bestämmelserna icke gagnade allmänhetens intressen, särskilt som allmänheten varit van att vända sig till de tjänstemän, vilka berördes av bestämmelserna. Någon farhåga föreläge ej för att ett under tjänstemannaansvar avgivet yttrande ej skulle bli objektivet på grund av att tjänstemännen för ett ringa arvode uppsatt en ansökan i ärendet eller fått löfte om en trafikförsäkring (5 % å 75 kronor).

Departement-
schefen.

Innehållet av denna § har jämkats med hänsyn till de av länsstyrelserna i Jönköpings och Älvsborgs län gjorda erinringarna. Gentemot de av trafikutredningen (sid. 223) anförda skäl, som utredningen funnit tala för meddelande av bestämmelse av nu ifrågavarande innebörd, anser jag mig icke böra i övrigt avvika från utredningens förslag i denna del.

§ 52.

Tid för ikraftträdande av vissa beslut. Beträffande innehållet av § 52, som dels motsvarar en i nu gällande motorfordonsförordning under § 55 upptagen bestämmelse, dels ock innebär viss komplettering av densamma, på sätt av sid. 224 i utredningens betänkande närmare framgår, hava *länsstyrelserna i Östergötlands, Blekinge, Malmöhus och Örebro län* hemställt, att för möjliggörande av igångsättande av en oomtvistad trafik, som fyllde ett trängande behov, samt för fortbeståndet av för det allmänna gägnelig trafik föreskrift borde meddelas om befogenhet för länsstyrelse att, om synnerliga skäl därtill föranledde, förklara, att trafiktillstånd finge begagnas utan hinder därav att tillståndsbeslutet icke vunnit laga kraft. Länsstyrelsen i Östergötlands län har därvid framhållit, att under den tid, motsvarande föreskrifter i nu gällande lagstiftning varit gällande, olägenheterna av desamma vid upprepade tillfällen framträtt särskilt beträffande mjölktransporter.

Departement-
schefen.

Mot den av sistnämnda länsstyrelser föreslagna jämkningen av § 52 är från min sida intet att erinra. En härav föranledd ändring i § har verkställts.

Vissa av järnvägar anordnade biltransporter. Majoriteteten av 1936 års trafiksakkunniga har förordnat, att såsom § 53 måtte införas följande bestämmelse:

§ 53.

Utan hinder av vad om yrkesmässig trafik är i denna förordning stadgat må automobil av järnvägsförvaltning användas i närgodslinjetrafik mellan järnvägens stationer till fullgörande av befordringsskyldighet, som enligt gällande järnvägstrafikstadga åligger förvaltningen.

Till stöd för förslaget anföres i sakkunnigas betänkande följande.

Bland åtgärder för rationalisering av järnvägsdriften i syfte att nedbringa kostnaderna är en av de viktigaste ersättning av tåg med lätta motordrivna fordon. Visserligen är i allmänhet förhållandet mellan självkostnad och transportarbete väsentligt gynnsammare för järnvägs- än för bilbefordran, dock endast under förutsättning att den i varje tåg medförda transportmängden är tämligen stor; kostnaderna pr km äro nämligen mångfaldigt högre för ett tåg än för en bil.

Enligt järnvägstrafikstadgan äro järnvägarna skyldiga att i alla stationsförbindelser verkställa de mest skilda slag av transporter. Det kan då inträffa, att man å viss sträcka vid visst tillfälle icke har större godsmängd, som kräver omedelbar befordran, än vad som motsvarar en eller annan billast. Det kan vid sådant förhållande medföra stor besparing att ersätta vissa godstågförbindelser med bilturer. Angelägenheten av att för järnvägarna underlätta möjligheten att ersätta oekonomiska järnvägstransporter

med biltransporter har på grund härav från skilda håll och vid flera olika tillfällen framhållits.

I detta sammanhang må allenast erinras om följande av vederbörande utskotts ordförande gjorda uttalande vid internationella handelskammarens kongress 1935:

»Av praktisk betydelse äro de skilda meningarna i frågan, huruvida och i vad mån järnvägsförvaltningarna må vara lämpade och berättigade att själva betjäna sig av bilen för att öka sin effektivitet och att inordna bilen i sin organisation. Efter vägande av skäl för och emot måste man uttala, att med hänsyn till angelägenheten av en sund transporthushållning ett nekande svar är helt uteslutet. Tvärtom måste det *krävas* av järnvägsförvaltningarna, att desamma i sin verksamhet städse åstadkomma de för resp. ändamål mest fullkomliga trafikanordningarna av alla slag, samt å de platser, där så är ändamålsenligt och möjligt att inpassa inom ramen för förvaltningarna påvilande uppgifter, själva ersätta tåg med biltrafik.»

Oftast torde väl för ifrågavande ändamål ett utnyttjande av yrkesbilar vara för järnvägarna mera lönande än användning av egna bilar, men detta kan icke alltid antagas vara förhållandet. Det har därför synts riktigt, att järnvägsförvaltningarna för att ombesörja en trafik, som ligger under järnvägstrafikstadgans reglering, kunna utan särskilt tillstånd tillgodogöra sig omförmälda medel till förbättrad ekonomi. I detta syfte föreslås insättande i förordningen av ovan omförmälda, under § 53 upptagna bestämmelse.

Sakkunniga framhålla i detta sammanhang, att de beaktat, hurusom jämväl linjesjöfarten bör äga möjlighet att nedbringa sina kostnader genom att i viss utsträckning ersätta sjötransport med biltransport. Då emellertid för denna sjöfart icke föreligger lagstadgad transportplikt och ej heller skyldighet att följa offentliga taxor, hava de sakkunniga icke ansett sig kunna förorda en liknande bestämmelse för sjöfarten som för järnvägarna. I stort sett anse de också de i § 15 innehållna bestämmelserna om företräde för förut bestående trafikföretag i fråga om tillstånd till linjetrafik i anslutning till eller under konkurrens med dylika företag kunna tillgodose sjöfartens behov av biltransporter.

Mot vad majoriteten av de sakkunniga under denna § anfört hava herrar Eriksson och Svanlund avgivit reservation. Då järnvägsförvaltningarna hava samma möjlighet som andra att söka tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik, även ifråga om rätt till närgodslinjetrafik, anse de den av majoriteten under § 53 föreslagna undantagsbestämmelsen ej påkallad.

Då skälig anledning torde saknas att antaga, att järnvägsförvaltning skulle, efter därom gjord ansökning, förvägras tillstånd till bedrivande av närgodslinjetrafik för nu ifrågavarande ändamål och då jämväl det av majoriteten framlagda förslaget skulle medföra vissa konsekvenser, som nu äro svåra att överblicka, såsom t. ex. rätt att i sådan trafik, som av majoriteten åsyftas, använda automobiler, utan att dessa godkänts för ändamålet i den ordning, som eljest gäller beträffande yrkesmässig trafik, anser jag mig icke kunna förorda majoritetens förslag.

Departementschefen.

§ 54.

Förfaranden, som åsyfta kringgående av författningen. På skäl, som anförts under § 1, har i förordningen här införts en allmänt hållen bestäm-

melse, att förfaranden, som uppenbart åsyfta kringgående av bestämmelserna i denna förordning, skola anses utan verkan vid uppkommande frågor om tillämpligheten av förordningen.

Övergångsbestämmelser.

Beträffande övergången till det system för biltrafikens ordnande, varom nu är fråga, anföra 1936 års trafik-sakkunniga, att densamma enligt deras mening bör ske allenast gradvis och under en så lång övergångstid, att icke allenast alla i ämnet erforderliga tillämpningsbestämmelser hunnit i god tid dessförinnan utarbetas, utan även närtrafikområden och fjärrtrafikdistrikt fastställas samt fjärrtrafikutövare antagas och tillfälle beredas dessa att färdigställa den för fjärrtrafiken erforderliga organisationen av närtrafikutövare m. m. Gången av det nya systemets införande bör enligt sakkunnigas mening under sådana förhållanden bli ungefär följande.

Under förutsättning att proposition i ämnet avgives till 1936 års riksdag, torde komma att begäras godkännande av den föreslagna förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik och av vägtrafikmyndighetens inrättande, varjämte anslag för detta ändamål äskas. Vägtrafikmyndigheten torde i sådant fall böra träda i funktion den 1 juli 1936 eller senast den 1 januari 1937. Dess första uppgift bör bli att utarbeta förslag till erforderliga tillämpningsbestämmelser ävensom att vidtaga åtgärder för indelningen i närtrafikområden m. m. Vidare bör myndigheten, i den mån ansökningar därom inkomma, antaga utövare av fjärrgodstrafik och fjärrgodslinjetrafik samt för de förra bestämma fjärrtrafikdistriktens omfattning. Åtgärder för vinnande av bättre biltrafikstatistik i samband med trafikräkningar, registrering och rapporter böra snarast vidtagas. Förslag till taxor i fjärrgods- och fjärrgodslinjetrafik böra av vägtrafikmyndigheten utarbetas och underställas Kungl. Maj:ts prövning, eventuellt även förslag till allmänna grunder för taxor i annan yrkesmässig trafik (§ 36 mom. 4). Sedan dessa åtgärder vidtagits, anse de sakkunniga systemet även för trafikutövarnas del kunna träda i tillämpning med början av år 1938.

Länsstyrelsen i Malmöhus län och polismästaren i Stockholm hava i denna del ifrågasatt, huruvida icke till övergångsbestämmelserna borde fogas föreskrift därom att vid förordningens ikraftträdande utfärdade trafik kort fortfarande skulle gälla.

Departementsschefen.

Då omfattningen av den rätt trafik kortet innebär, icke genom den nya förordningen undergår någon förändring, anser jag särskild föreskrift i nyss omförmälda avseende icke erforderlig.

Beträffande den tid, inom vilken och den ordning, vari övergången till det nya systemet bör ske, har jag intet att erinra mot vad 1936 års trafik-sakkunniga i denna del föreslagit. För trafikutövarna bör i enlighet härmed författningen träda i tillämpning den 1 januari 1938. För att erfor-

derliga förberedande åtgärder skola dessförinnan medhinnas, torde emellertid vägtrafikmyndigheten böra snarast och redan fr. o. m. den 1 juli innevarande år träda i verksamhet. Förslag härom kommer jag att senare i dag framlägga. Särskild bestämmelse torde böra meddelas därom att vägtrafikmyndigheten, länsstyrelser och polismyndigheter skola vara skyldiga att i god tid före förordningens ikraftträdande iakttaga på dem ankommande åtgärder för dess tillämpning från nämnda tidpunkt, ävensom att vederbörande äger att mot beslut, som i anledning därav meddelats, föra talan enligt bestämmelserna i förordningen. Förslaget till övergångsbestämmelser har kompletterats med föreskrifter härom.

Över förslaget till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil bör riksdagens yttrande inhämtas.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte besluta inhämta riksdagens yttrande över ifrågavarande författningsförslag, med förklarande därvid, att Kungl. Maj:t vill, efter mottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av samma förslag och förordna om författnings utfärdande i ämnet.

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

Ur protokollet:

A. C. F. v. Krusenstierna.
