

## Nr 54.

Ankom till riksdagens kansli den 4 juni 1936 kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil, dels ock i ämnet väckta motioner.*

Genom en den 11 mars 1936 till riksdagen avlämnad proposition, nr 161, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, anhållit om riksdagens yttrande över följande förslag 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 utöfvere 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 *närsgodstrafik*, där utsträckningen av densamma är begränsad på sätt i § 25 är stadgat, samt i övriga fall *fjärrgodstrafik*.

Linjetrafik för godsbefordran benämnes *närsgodslinjetrafik*, 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 närsgods- eller närsgodslinjetrafik.

## § 5.

*Mom. 1.* Rätt till utövande av linje- eller beställningstrafik för personbefordran innebär, på sätt tillståndsbeviljande 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 tillståndsbeviljande 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, ansökningsen 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 ansökningsen 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 ansökningsen rätt till omnibustrafik uteslutande inom viss stad eller inom stad med dess närmaste omgivning, skall, om ansökningsen 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 utövere 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 tjugoprocent 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 inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare 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 befinnes lämplig såsom trafikutövare; 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 (*fjarrtrafikutövare*) 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 trafikutövers 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 fjärrtrafikutövers försorg verkställas, skola registreras vid av denne å lämpliga platser upprättade beställningskontor, där jämväl i enlighet med av trafikutövaren meddelade anvisningar transporter 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 prövas lämplig.

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

### § 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	delgivas
	vägtrafikmyndigheten	länsstyrelse, som om beslutet underrättar vederbörande polismyndighet, statspolisavdelnings föreståndare och besiktningsman för motorfordon;
	länsstyrelse	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;
	polismyndighet i stad	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 vartdera 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 automobilen utan omväg omedelbart återföras direkt till denna ort. Under återfärden må automobilen 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, varest automobilens stationsort är belägen, eller, om automobilen 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 utövare 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 automobilen utan omväg omedelbart återföras direkt till stationsorten. Under återfärden må automobilen 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 utövare 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.

Länsstyrelsens 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 upplåttna 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;

ägande myndighet, som fastställer trafiktillstånd, att i detta närmare ange befodringspliktens omfattning och härvid, där så av särskilda omständigheter påkallas, helt eller delvis medgiva befrielse från enligt denna § stadgad befodringsplikt.

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

Har i beställningstrafik ersättning för hel automobilast 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 trafikillståndet 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 dylikt 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 trafikillstånd.

*Mom. 3.* Om den eller de automobiler, 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 trafikillståndet, 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 finnes 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 foga de handlingar, som han till styrkande av sin kompetens och lämplighet vill i ärendet åberopa.

Trafikkort, vartill formulär fastställes 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 trafiktillstånd vare skyldig att till myndighet, som meddelat tillståndet, göra anmälan om varje förare, som tjänstgör i trafiken; dock att beträffande fjärrtrafikutövaras skyldighet skall gälla vad vägtrafikmyndigheten i sådant avseende förordnar. Sådant 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 trafik kort, 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 trafikutövaren 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 styckeogodssändningar 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 maxim- 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 utsträcket 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 ställas 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 behöblig 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 rö-

relse 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 utöfvare 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 befördran 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 förnämnda 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 bedrivs, 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 trafik tillstånd 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 trafik tillstånd 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 trafik tillstånd 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 trafikillstånd 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 förnärmat, 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 trafikkort 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 fastställes 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, in-till dess annorlunda kan bliva 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 ge-

nom 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.

Beträffande de skäl, som ligga till grund för det genom propositionen framlagda förslaget, får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas här nedan, hänvisa till propositionen.

I sammanhang med berörda proposition har utskottet till behandling förehåft följande inom riksdagen väckta motioner, nämligen

*inom första kammaren:*

- nr 290 av herr *Löfvander m. fl.*,
- nr 325 av herr *Johan Bernhard Johansson*,
- nr 337 av herr *Hamrin m. fl.*,
- nr 338, 339 och 340 av herrar *Lindley* och *Robert Berg* och
- nr 362 av herr *Bagge m. fl.* samt

*inom andra kammaren:*

- nr 581 av herr *Nilsson* i *Steneberg m. fl.*,
- nr 679, 680 och 681 av herr *Nilsson* i *Göteborg m. fl.*,
- nr 682 av herr *Andersson* i *Rasjön m. fl.*,
- nr 697 av herr *Skoglund m. fl.*,
- nr 707 av herr *Pehrsson* i *Bramstorp m. fl.*,
- nr 708 av herr *Lindmark*,
- nr 709 av herrar *Gustafsson* i *Välsnäs* och *Meyerhöffer*,
- nr 724 av herr *Hagberg* i *Malmö* och
- nr 728 av herr *Lundqvist m. fl.*

I motionerna I: 337 och II: 682, vilka äro likalydande, hemställes, att riksdagen i yttrande över det i propositionen framlagda förslaget måtte uttala, att förslaget enligt riksdagens mening icke är av beskaffenhet att böra läggas till grund för en förändrad lagstiftning på ifrågavarande område.

I motionerna I: 362 och II: 697, vilka äro likalydande, hemställes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t meddela, att förslaget icke kunnat av riksdagen godtagas.

I motionen II: 707 hemställes, att riksdagen måtte avstyrka det gjorda förslaget samt att riksdagen i sitt yttrande till Kungl. Maj:t måtte uttala, att nytt förslag bör framläggas till riksdagens antagande i enlighet med § 87 regeringsformen.

I motionen II: 709 hemställes, att riksdagen måtte förklara, att propositionen ej må läggas till grund för en förändrad lagstiftning på området.

I motionen II: 724 hemställes, att riksdagen ville avslå propositionen.

I motionen II: 728 hemställes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t meddela, att förslaget icke kunnat av riksdagen godkännas, samt anhålla, att Kungl. Maj:t måtte verkställa förnyad utredning av den föreliggande frågan med beaktande jämväl av de synpunkter, som framförts i motionen.



I följande motioner nämligen likalydande I: 325 och II: 708, likalydande I: 338 och II: 679, likalydande I:339 och II:680 samt likalydande I: 340 och II: 681 hemställas om eller ifrågasätts vissa ändringar i eller tillägg till det i propositionen framlagda förslaget.

I motionerna I: 290 och II: 581, vilka äro likalydande, har hemställts, att riksdagen måtte besluta i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring i gällande motorfordonsförordning, att för transporter av mjölk till mejeri och konsumtionsort samt slaktdjur och slakteriprodukter ej skall erfordras särskilt tillstånd.

Beträffande i motionerna ifrågasatta ändringar i eller tillägg till Kungl. Maj:ts förslag liksom i fråga om vad som anförts i de i anledning av propositionen väckta motionerna till stöd för däri framställda yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna. För de skäl, som anföras i motionerna I: 290 och II: 581, redogöres nedan.

### 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. 1932 års riksdag anhöll, närmast under intryck av de svårigheter, som syntes hava genom den av biltrafiken bedrivna konkurrensen uppkommit för de äldre trafikmedlen, i skrivelse (nr 364), 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, statsrådet Jeppsson, tre personer, nämligen landshövdingen A. W. T. von Sneidern, ordförande, samt ledamoten av riksdagens första kammare, lantbruken J. B. Johansson och numera framlidne ledamoten av riksdagens andra kammaren, 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).

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 den-

samma i två huvudgrupper, närtrafik och fjärrtrafik, på sätt i det följande kommer att närmare angivas.

Sedan utlåtanden avgivits över förslaget av åtskilliga myndigheter och samslutningar, tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Leo, efter av Kungl. Maj:t den 6 december 1935 lämnat bemyndigande sju sakkunniga för att inom departementet biträda vid en granskning av det av 1932 års trafikutredning avgivna betänkandet. De sakkunniga voro 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 lastbilägaravdelningen av Sveriges trafikbilägares riksförbund, ombudsmanen G. Svanlund, Göteborg.

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 (S. O. U. 1936: 20).

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.

Utskottet vill till en början redogöra för *det huvudsakliga innehållet av gällande lagstiftning om yrkesmässig trafik*.

I 23 § motorfordonsförordningen definieras begreppet *yrkesmässig trafik* såsom tillhandahållande åt allmänheten av automobil mot ersättning. Uttrycket »allmänheten» har i rättstillämpningen givits en mycket vidsträckt innebörd. Enligt ett utslag av Högsta domstolen från år 1926 (N. J. A. 1926: 494) ha sålunda till allmänheten hänförts medlemmar av en ekonomisk förening, vilken med en föreningen tillhörig omnibus låtit mot ersättning transportera medlemmarna tillhörigt gods. Enligt ett annat utslag av samma domstol från år 1931 (N. J. A. 1931: 117) har s. k. firmakörning med automobil (körning åt endast ett företag) hänförts till yrkesmässig trafik.

I 24 § motorfordonsförordningen skiljes på tre slag av yrkesmässig trafik: *linjetrafik*, varunder inbegripes yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka eller mellan vissa orter; *stadstrafik*, varmed avses annan, inom

stad bedriven, yrkesmässig trafik än linjetrafik; samt *länstrafik*, vilken anges såsom inom visst län eller del därav bedriven yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linje- eller stadstrafik. Tillstånd till yrkesmässig trafik meddelas, i fråga om linjetrafik av länsstyrelsen i det eller de län, där trafiken skall äga rum, i fråga om stadstrafik av polismyndigheten i staden samt i fråga om länstrafik av länsstyrelsen. Trafiktillstånd får ej meddelas, därest ej den ifrågasatta trafiken finnes behöflig med hänsyn till redan förefintliga trafikföretag samt i övrigt lämplig. Trafiktillstånd skall upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga.

Vid meddelande av tillstånd till länstrafik skall bestämmas, å vilken ort automobil, som brukas i trafiken, skall vara stationerad (stationsort). För automobil, som användes i stadstrafik inom viss stad, är staden stationsort.

Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik äger att i anledning av beställning, som emottagits å ort inom trafikområdet, utföra körning från sådan ort jämväl till ort utom detsamma. Vid godstrafik må dock gods icke avhämtas utom trafikområdet annat än för befordran till ort inom detsamma. Vid sådan körning får gods ej heller avhämtas å mera än en utom trafikområdet belägen ort. Har automobil tagits i bruk för körning utom stationsorten, skall automobilen, sedan körningen avslutats, utan onödigt dröjsmål föras tillbaka till stationsorten. Om körning avslutats utom trafikområdet, får automobilen tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet. Vid godstrafik får automobilen dock endast å den ort utom trafikområdet, där körningen avslutats, tagas i bruk för dylik körning.

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

Vid linjetrafik eller stadstrafik må skjutslegan icke utgå med högre belopp än fastställd taxa medgiver. Sådan taxa, för såväl person- som godsbefordran, skall fastställas av länsstyrelse, som meddelat trafiktillståndet, eller, om sådant tillstånd meddelats av flera länsstyrelser, av länsstyrelsen i det län, där trafiken huvudsakligen skall äga rum. För stadstrafik skall taxan fastställas i den ordning, 23 § ordningsstadgan för rikets städer anger, d. v. s. i Stockholm av överståthållarämbetet och i annan stad av magistraten, vars beslut dock skall underställas vederbörande länsstyrelses prövning.

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

Automobil må icke användas i yrkesmässig trafik utan att vara för sådan trafik godkänd av den myndighet, som har att meddela trafiktillståndet. Ingen får tjänstgöra som förare av automobil i yrkesmässig trafik utan att därtill ha erhållit särskilt tillstånd (trafikkort).

### Behovet och omfattningen av en trafikreglering.

Innan utskottet går närmare in på förevarande spörsmål vill utskottet lämna följande statistiska uppgifter.

## Antalet registrerade motorfordon m. m.

År	Personbilar	Omni-busar	Lastbilar	Summa bilar	Motorcyklar	Släpvagnar
1925.....	59,122	1,283	19,203	79,608	23,649	
1926.....	70,485	1,569	22,496	94,848	26,312	
1927.....	81,465	1,827	26,230	109,898	35,340	
1928.....	94,301	2,192	30,677	127,660	49,603	
1929.....	99,144	2,511	34,591	136,827	54,846	
1930.....	103,664	2,837	38,071	145,258	56,678	
1931.....	105,283	3,246	40,626	149,378	55,189	
1932.....	101,817	3,404	39,871	146,947	52,164	2,134
1933.....	98,889	3,504	38,564	143,912	47,757	5,087
1934.....	102,145	3,625	41,054	149,800	46,721	5,980
1935.....	109,096	3,914	41,803	159,083	45,950	6,231

## Lastbilars och släpvagnars lastkapacitet.

	L a s t a u t o m o b i l e r					S l ä p v a g n a r			
	L a s t a n d e				Summa	M a x i m i l a s t			Summa
	under 1,200 kg	1,200—1,800 kg	1,801—3,000 kg	över 3000 kg		under 500 kg	500—800 kg	över 800 kg	
1935 .....	10,063	8,449	19,589	3,702	41,803	2,033	614	3,584	6,231
1934 .....	10,897	9,971	17,865	2,321	41,054	1,807	646	3,527	5,980
1933 .....	10,472	11,607	14,922	1,563	38,564	1,498	596	2,993	5,087
1932 .....	9,980	14,169	14,256	1,466	39,871	573	255	1,306	2,134
1931 .....	11,814	16,144	11,584	1,084	40 626				

I trafikutredningens år 1934 avlämnade jämförande översikt rörande järnvägs- och automobiltrafik (S. O. U. 1934: 33) återfinnes en tabell, uppdragande, bland annat, antalet i de särskilda länen i början av år 1933 i yrkesmässig trafik använda lastautomobiler. Tabellen är nu i nämnda delar av följande innehåll:

L ä n	Lastautomobiler i yrkesmässig trafik				
	Linjetrafik	Stadstrafik	Länstrafik	Efter avdrag av antalet kombinerade rättigheter	utgör antalet lastbilar i yrkesmässig trafik
1	2	3	4	5	6
Stockholms stad .....	8	2,156	—	—	2,164
Stockholms län .....	62	69	717	62	786
Uppsala .....	7	96	318	22	399
Södermanlands .....	23	122	448	122	471
Östergötlands .....	4	234	731	229	740
Jönköpings .....	54	78	564	78 <sup>1</sup>	628
Kronobergs .....	—	10	372	10	372
Kalmar .....	8	71	472	65	486
Gotlands .....	1	31	60	23	69
Blekinge .....	2	83	274	78	281
Kristianstads .....	2	54	568	54	570
Malmöhus .....	—	575	1,039	515	1,111
		+ 12 motorecyklar			
Hallands .....	19	54	412	54	431
Göteborgs o. Bohus .....	9	891	760	421	1,239
Älvsborgs .....	6	188	627	82	706
Skaraborgs .....	5	87	500	79	513
Värmlands .....	43	113	661	113	704
Örebro .....	47	140	487	96	578
Västmanlands .....	2	109	347	109	349
Kopparbergs .....	10	54	389	48	405
Gävleborgs .....	9	110	617	110	626
Västernorrlands .....	46	121	442	95	514
Jämtlands .....	29	29	280	29	309
Västerbottens .....	51	40	451	22	520
Norrbottnens .....	29	58	436	58	465
Hela riket: S:a	476	5,570	11,972	2,574	15,436

<sup>1</sup> I brist på exakta uppgifter är siffran uppskattad.

1932 års riksdag anförde i sin ovannämnda skrivelse bland annat:

Det är helt naturligt, att bilismens snabba genombrott i vårt land icke kunnat ske utan friktioner med de äldre trafikmedlen till lands och sjöss samt att brytningen mellan nytt och gammalt å samfärdselns område måst aktualisera en mängd olika problem av ingripande betydelse icke blott för de därav närmast berörda trafikföretagen utan även för samhället i dess helhet. Den starka konkurrensen från biltrafiken har också medfört, att betydande, i äldre samfärdsmedel nedlagda värden redan gått förlorade och att ytterligare värden stå på spel. Med hänsyn till de alltmer framträdande svårighete-

**Statens järnvägars trafikvolym och ekonomiska resultat 1924—1935.**  
(Uppgifterna hämtade ur Statistisk årsbok för Sverige och Statens järnvägars årsberättelser m. m.).

	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
<i>Trafiken.</i>												
Personkm . . . . . milj.	1,187	1,219	1,263	1,317	1,356	1,405	1,534	1,467	1,457	1,496	1,700	1,871
Godstonkm . . . . . »	2,060	2,257	2,355	2,515	1,979	2,959	2,828	2,380	1,583	1,577	2,005	2,433
<i>Ekonomiskt resultat.</i>												
<i>Inkomster av:</i>												
persontrafik . . . . . milj. kr.	62	61	62	63	64	66	70	66	61	60	66	71
godstrafik m. m. . . . . » »	123	119	123	125	115	140	129	112	91	92	107	110
övriga inkomster . . . . . » »	7	7	6	7	7	2	2	3	14	14	10	15
Summa inkomster	192	187	191	195	186	208	201	181	166	166	183	196
Utgifter <sup>1</sup> milj. kr.	156	156	158	159	158	159	157	156	153	150	155	161
Nettoinkomst . . . . . » »	36	31	33	36	28	49	44	25	13	16	28	35

<sup>1</sup> Här ingå icke räntor å lånekapital, som skall förräntas med trafikmedel. Räntebeloppet utgjorde 1924—1929 omkring 40 milj. kr. årligen och därefter omkring 30 milj. kr årligen.

**Översikt av det samlade enskilda järnvägsnätet åren 1924—1935, förstatligade järnvägar frånräknade.**  
(Uppgifterna lämnade av Svenska järnvägsföreningen).

	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
<i>Trafiken.</i>												
Personkm . . . . . milj	770.0	766.5	768.8	771.1	770.9	794.4	803.7	772.9	738.2	738.0	778.8	(prel.)
Godstonkm . . . . . »	1,095.6	1,158.7	1,184.6	1,383.9	1,109.4	1,572.3	1,381.0	1,039.6	881.5	920.1	1,339.0	.
<i>Utdrag ur vinst- och förlusträkning.</i>												
Summa inkomster av egen järnvägsrörelse . . . . . milj. kr.	144.4	136.3	133.5	136.8	128.8	139.9	128.9	112.0	99.4	98.9	112.0	116.9
Häraf: Persontrafik . . . . . » »	44.7	42.1	41.1	40.3	39.6	40.3	40.0	38.1	34.9	33.8	34.6	35.7
Godstrafik . . . . . » »	92.0	86.3	84.4	88.7	81.8	91.6	81.1	66.5	57.4	58.1	70.0	73.2
Summa utgifter för egen järnvägsrörelse . . . . . » »	113.1	104.9	103.0	103.0	100.0	105.7	101.6	94.6	85.5	82.0	85.9	90.8
Driftöverskott av egen järnvägsrörelse . . . . . » »	31.3	31.4	30.5	33.8	28.8	34.2	27.3	17.4	13.9	16.9	26.1	26.1
Härifrån avgår:												
Avsättn. till förnyelsefond . . . . . » »	7.7	8.3	8.2	8.8	8.6	9.4	7.7	7.7	7.9	7.1	7.9	.
Ränteutgifter . . . . . » »	12.9	13.1	12.9	13.3	12.9	12.5	12.0	12.6	12.8	11.4	11.1	.
Övriga utgifter (saldo) . . . . . » »	1.7	0.9	1.5	1.3	0.7	1.5	0.3 <sup>1</sup>	— 2.8 <sup>1</sup>	— 4.3 <sup>1</sup>	— 3.2 <sup>1</sup>	— 1.7	.
Vinst resp. förlust för året . . . . . » »	+ 9.0	+ 9.1	+ 7.9	+ 10.4	+ 6.6	+ 10.8	+ 7.3	— 0.1	— 2.5	+ 1.6	+ 8.8	.

<sup>1</sup> Inkomstsaldo.

terna hava starka krav från de äldre trafikföretagens sida blivit framförda på ingripande av statsmakterna i syfte att få till stånd en reglering av förhållandet mellan olika kommunikationsföretag. I själva verket torde det icke vara möjligt att ernå en fullständig överblick över hela det komplex av mycket invecklade problem, som här föreligger, utan att en allsidig utredning i ämnet ägt rum. Ehuru några bestämda direktiv för den ifrågasatta utredningen icke kunna eller böra angivas, vill riksdagen icke underlåta att i detta sammanhang giva uttryck åt vissa allmänna synpunkter av huvudsakligen principiell innebörd.

Då kommunikationsmedlen äro avsedda att tjäna samhället i dess helhet och icke få anses vara självändamål, bör enligt riksdagens mening statens kommunikationspolitik syfta till att främja utvecklingen av sunda och för samhällslivet gagneliga kommunikationsorgan. I den mån ett kommunikationsmedel på grund av teknikens utveckling förlorat sin betydelse, så att dess uppgift bättre tillgodoses genom ett annat kommunikationsmedel, böra åtgärder icke tillgripas för att på konstlad väg öka dess livslängd. Härvid bör likväl ej förbises, att i särskilda fall samhällsintressen eller andra skäl kunna motivera ett stöd från det allmänna åt kommunikationsföretag, som eljest icke kunna ekonomiskt bestå.

I anslutning härtill vill riksdagen för sin del uttala, att — lika litet som hinder böra uppställas för en fri utveckling av biltrafiken, i den mån den bedrives under sunda ekonomiska förhållanden — lika litet böra järnvägsföretag, vilka icke längre fylla en verklig samhällsuppgift, uppehållas genom bistånd från det allmänna eller genom undertryckande av konkurrerande samfärdsmedel. De fördelar i fråga om billiga taxor samt snabbare och bättre tillgodosedd trafik, som motorfordonen i vissa avseenden medfört för den trafikerande allmänheten och näringslivet, böra enligt riksdagens mening bevaras, i den mån så är möjligt utan risk för sönderbrytande av ett ordnat kommunikationsväsende. I och för sig bör det förhållandet, att det allmänna är ekonomiskt engagerat i järnvägsföretag, alltså icke utgöra tillräckligt skäl för att sådana företag skulle främjas genom restriktiva åtgärder mot biltrafiken.

Med den principiella inställning, riksdagen intager till den nu föreliggande frågan, måste riksdagen för sin del hysa starka betänkligheter mot en allmän, tvångsvis ordnad uppdelning av transportmängden på olika slag av transportföretag. Samhällets intressen torde i regel, och i den mån allmänna samhällsekonomiska skäl ej betinga undantag, vara bäst betjänta med en sådan fri tävlan mellan de olika transportmedlen, att desamma erhålla den användning, för vilken deras naturliga förutsättningar och företräden göra dem mest ändamålsenliga.

Överhuvud taget är det önskvärt, att konkurrensen mellan de olika trafikmedlen sker under förhållanden, som lämna samma möjlighet för samtliga parter till fri tävlan. Vad särskilt beträffar biltrafiken, synes det böra undersökas, huruvida denna trafik bär alla de kostnader för vägväsendet m. m., som rätteligen böra åvila densamma. Å andra sidan bör övervägas, huruvida icke järnvägarna genom lämpliga jämkningar i nu gällande författningsbestämmelser och andra föreskrifter kunna beredas möjlighet till en mera smidig anpassning efter det förändrade läge, som inträtt genom uppkomsten av bilkonkurrensen. Åtgärder i sist angivna riktning skulle bland annat underlätta genomförandet av förenkling i järnvägarnas organisationsformer och rationalisering av deras drift.

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 trafiksakskunniga anföra härom bland annat:

Det är omöjligt att, så länge järnvägarna äro underkastade bestämda taxor, transportplikt och övriga i samhällsekonomiens intressen ålagda förpliktelser, under det att den med dem konkurrerande lastbilstrafiken 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.

Om 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 förtelsen 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 förlusterna 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 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 konkurrensynpunkt, 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.

1936 års sakkunniga anse icke uteslutet att, om ingen ändring åstadkomes, 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. Sakkunniga framhålla vidare, att det nu föreliggande förslaget icke avser enbart att reglera konkurrensförhållandet mellan transportväsendets olika grenar. Betänkandet innehåller förslag till bestämmelser, syftande till att avhjälpa en del sociala missförhållanden inom den yrkesmässiga biltrafiken, till ordnande av konkurrensförhållanden mellan olika biltrafikutövare, samverkan mellan järnvägs- och biltrafiken för gods- och personbefordran, effektivare organisation av biltrafiken till fromma för allmänheten och biltrafikutövare m. m.

1932 års trafikutredning, som, sedan den avgivit sitt 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 avgivit betänkande (S. O. U. 1936: 16) ingått på behovet av en reglering med hänsyn till sjöfartens intressen och framhåller därvid bland annat följande:

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. Ifrågasättande reglering synes sålunda böra äga rum före eller i jämbredd med berörda revision av statens järnvägars taxa.

Trafikutredningen anser, 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.

1932 års trafikutredning har i sitt sistnämnda betänkande hemställt, att Kungl. Maj:t i syfte att åvägabringa en sund reglering av förhållandet mellan olika för allmän trafik upplåtta kommunikationsmedel, utöver i 1935 års betänkande avhandlade åtgärder för reglering av den yrkesmässiga lastbils-

trafiken, måtte vidtaga erforderliga åtgärder för dels sådan skyndsam revidering av statens järnvägars godstaxa, som med hänsyn ej mindre till näringslivets behov än till statsfinansiella och järnvägsekonomiska synpunkter numera kan visa sig önskvärd och möjlig, under beaktande jämväl av beräkningsbar lastbilskonkurrens samt av statsbanetaxans i mångt och mycket normerande betydelse för taxor och fraktavgifter vid landets övriga kommunikationsföretag och härav härflytande betydelse för upprätthållandet av ett välordnat och allsidigt kommunikationssystem, dels ock inrättande av ett allmänt kommunikationsråd.

Enligt betänkandet borde uppgifterna för kommunikationsrådet omfatta såväl frågor av principiell innebörd, berörande landets planmässiga utrustning med kommunikationsmedel av olika slag och vissa kommunikationsväsendet berörande författningar, i vad dessa äro av kommunikationsekonomisk innebörd, som ock administrativa åtgärder av större betydelse för flera samfärdselgrenar, icke blott beträffande järnvägstaxorna utan även beträffande sådana taxor vid befordran med post, flyg eller automobil ävensom hamntaxor, vilka stå under statlig kontroll, allt i syfte att bringa kommunikationsväsendets olika grenar till möjligast harmoniska samverkan. Under det att järnvägsrådet, sedermera lämpligen ersatt av ett av kommunikationsrådet utsett arbetsutskott, förmedlar samförstånd och samarbete mellan statens järnvägar och näringslivet, skulle sålunda kommunikationsrådet representera näringslivet i förhållande till kommunikationsväsendets olika grenar och rådgivande stå till Kungl. Maj:ts förfogande.

*Föredragande departementschefen*, statsrådet Leo, anför bland annat:

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 företagens bestånd. För att behålla och om möjligt utöka sina vunna områden har biltrafiken och dess företagare likalades 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.

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 utvägen, 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 bitrafikens 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 bedrivs på längre avstånd och därvid så gott som undantagslöst under konkurrens med de övriga trafikmedlen, äro nyssnämnda förpliktelser avsedda att bliva gällande.

Ett genomförande av detta förslag kommer helt visst icke att nämnvärt inverka på den bestående transportfördelningen mellan de olika trafikmedlen. Däremot huser jag för min del förhoppningen, att förslaget 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 föreläggas 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.

Utskottet övergår härefter till att redogöra för det huvudsakliga innehållet av vissa yttranden över trafikutredningens förslag till reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken.

#### *Fullmäktige i riksgäldskontoret yttra:*

Frågan om en statlig reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafik har så till vida ett direkt intresse för riksgäldskontoret, som kontoret handhar förvaltningen av ett stort antal lån, som av statsmedel utlämnas till enskilda järnvägsföretag och av vilka lån ett flertal blivit nödlidande väsentligen på grund av den under de senare åren alltmer skärpta automobilkonkurrensen. Från riksgäldskontorets synpunkt är det av vikt, att åtgärder vidtagas för den avvägning enligt rimliga grunder av

denna konkurrens, vars eljest sannolika ytterligare skärpande torde komma att medföra, att ännu ett antal enskilda järnvägsföretag efter hand komma att bliva urståndsatta att fullgöra sina förbindelser såsom statens gäldenärer. De under de två senaste åren inträdda förbättrade ekonomiska förhållandena för flertalet järnvägar i landet kunna ej tillmätas alltför stor betydelse vid bedömning av järnvägarnas framtidsutsikter, då dessa förhållanden i huvudsak berott på de förbättrade allmänna konjunkturerna, vilkas varaktighet givetvis är oviss, samt på särskilt goda skördar.

Beträffande det föreliggande betänkandet synes detta fullmäktige hava på ett förtjänstfullt sätt utrett de mångskiftande och svårlösta befraktningsproblem, som genom automobiltrafikens och vägväsendets snabba utveckling under de senare åren uppkommit. De av de sakkunniga föreslagna åtgärderna för åstadkommande av en ur samhällsekonomisk synpunkt riktig fördelning av transportuppgifterna synas jämväl omsorgsfullt avvägda. Emellertid anse sig fullmäktige sakna tillräcklig kännedom om de föreliggande trafikproblemen för att kunna ingå i någon mer omfattande prövning av det föreliggande förslaget, åt vars allmänna syftning fullmäktige i stort sett vilja skänka sin anslutning.

#### *Kommerskollegium* anför:

Det uppdrag, som lämnats trafikutredningen, var att 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.

Det är med uppriktigt beklagande som kollegium i likhet med flera av de organisationer, vilkas yttrande kollegium inhämtat, konstaterar, att planen till en samtidig och allsidig överblick över de tre trafikmedlens ställning i konkurrensavseende genom utredningens åtgärd att i nu föreliggande betänkandet endast behandla konkurrensproblemet bilar—järnvägar brutits sönder. Genom det söndersplittrande av utredningen, som nu skett, har möjligheten att bedöma värdet av utredningsförslaget väsentligen minskats; detta sagt utan att i någon mån vilja förringa betydelsen i och för sig av de uppslag, som betänkandet innehåller och de ur ekonomisk synpunkt riktiga grundlinjer, som i betänkandets allmänna del utvecklas. Kollegium hemställer på grund härav, att betänkandet ej för närvarande måtte föranleda någon åtgärd, men att sedan trafikutredningens undersökning fullföljts och avslutats, frågan i sin helhet måtte göras till föremål för remiss till myndigheterna.

#### *Generalpoststyrelsen* yttrar:

Det bör knappast råda tvivel om att den av motortrafiken föranledda förbättringen av vårt lands kommunikationer varit en bidragande orsak till att den senaste ekonomiska krisens verkningar relativt hastigt övervunnits. Härvidlag bör icke förbises, att motortrafiken direkt och indirekt berett och allt fortfarande bereder ett synnerligen stort antal arbetstillfällen.

Angeläget är därför att undvika sådana reglerande ingripanden, som kunna lägga hinder i vägen för motortrafikens sunda utveckling. Ej heller bör utan verkligt tvingande skäl arbetslöshet förorsakas inom de områden, där motortrafiken nu bereder arbetstillfällen.

Motortrafikens kraftiga utveckling har givetvis icke kunnat försiggå utan att viss trafik kommit att avledas från de tidigare existerande trafikföretagen, i främsta rummet järnvägarna.

Den jämförelsevis hastiga återhämtning efter krisen, som avspeglar sig i järnvägarnas trafikresultat under 1934 och 1935, synes emellertid giva grun-

dad anledning till antagandet, att farhågorna för, att biltrafiken skulle allvarligt hota järnvägarnas existens, åtminstone i fråga om de viktigare bland dem, varit betydligt överdrivna. Uppenbarligen har det uppsving i näringslivet, som de av motortrafiken skapade förbättringarna av kommunikationerna i de av järnvägarna icke direkt betjänade delarna av landet åstadkommit, även kommit järnvägarna tillgodo i form av ökad trafik. Någon sådan minskning av de med järnvägsdriften förenade arbetstillfällena, som icke flerdubbelt uppvägs av de arbetstillfällena, som av motortrafiken tillskapats, torde näppeligen hava uppkommit.

Det kapital, som av det allmänna vid viss tidpunkt nedlagts för åstadkommande av då nödvändiga kommunikationer, måste givetvis vara underkastat samma ekonomiska värdeväxlingar som annat kapital och kan sålunda icke ständigt behålla sitt ursprungliga värde. Det i järnvägarna nedlagda kapitalet torde dock, i jämförelse med statens och landets samlade tillgångar, icke vara av sådan storleksordning att ens en rätt avsevärd nedskrivning av det samma — om en sådan nedskrivning verkligen skulle behöva ifrågakomma — skulle medföra några katastrofala verkningar.

Det förefaller därför som om trafikutredningen anlade en väl pessimistisk syn på hithörande förhållanden, då den förutser, att förlusterna för det allmänna, som redan för närvarande antagas vara stora, skulle komma att alltjämt ökas, därest icke en fullständig brytning sker med det nuvarande systemet.

Med allt beaktande av den goda avsikten med trafikutredningens förslag, måste alltså enligt generalpoststyrelsens mening lämpligheten och möjligheten av dettas genomförande i praktiken starkt ifrågasättas.

Järnvägsstyrelsen har avgivit ett utförligt utlåtande, som utmynnar *dels* i avstyrkande, att det remitterade förslaget till förordning angående allmän automobiltrafik i förevarande skick lägges till grund för en blivande författning i ämnet, *dels ock* i hemställan, att Kungl. Maj:t måtte vid den av styrelsen som erforderlig ansedd vidare utredningen rörande regleringen av förhållandet mellan sjöfart, biltrafik och järnvägar upptaga till undersökning innebörden av och möjligheterna för en såsom en för regleringen grundläggande åtgärd företagen allmän sänkning av statens järnvägars taxor. Till stöd för dessa yrkanden anföres i huvudsak följande:

Att förekommande osund konkurrens medför allvarliga skador för kommunikationsväsendet i dess helhet och därmed för samhällsekonomin, torde vara allmänt erkänt, och ingen meningsskiljaktighet synes heller råda därom, att en viss ny ordning av lastbilstrafiken vore från samhällsekonomisk synpunkt i hög grad önskvärd.

Otvivelaktigt är också, att en lämplig kombination av åtgärder fallande inom automobilbeskattningens, järnvägstaxans och motorfordonsförordningens områden skulle lämna största möjlighet att inom rimlig tid åvägbringa en samhällsekonomiskt tillfredsställande trafikfördelning.

För sin del finner järnvägsstyrelsen det ondas rot ligga i den skillnad, som alltjämt består mellan de olika trafikmedlen beträffande kravet på avkastning å kapital i fasta anläggningar. I detta avseende förefinnes nämligen alltsedan järnvägarnas tillkomst en utpräglad dualism inom transportväsendet; järnvägarna ha själva fått bygga, förvalta och underhålla alla för driften erforderliga fasta anläggningar, under det att övriga transportmedel städe haft att tillgå på det allmännas bekostnad i ordningställda färdleder m. m. En följd härav är bl. a., att järnvägsbyggnaderna finansierats med

medel, varå ränta kräves, på grund varav denna ränta liksom kostnaderna för anläggningarnas underhåll kommit att belasta järnvägstrafikanterna. I motsats därtill ha landsvägarna nära nog genomgående byggts på allmän bekostnad och såsom följd därav ställts till trafikens förfogande utan anspråk på avkastning och i det längsta också utan krav på underhållsbidrag.

Att trafikanternas nuvarande valfrihet mellan olika transportmedel i hudsak skall bestå, därom torde alla vara ense — 1932 års riksdag har ju redan i förväg tagit bestämt avstånd från tanken på en tvångsvis genomförd uppdelning. För att ett sådant val skall leda till en transportekonomiskt sett för samhället fördelaktig uppdelning av trafiken fordras emellertid en radikal omläggning av statsmakternas ingripanden i prisbildningen på transportmarknaden.

I en sådan reglering, vad de ekonomiska förhållandena beträffar, synes en utjämning i fråga om statens anspråk å bidrag till de fasta kostnaderna för de i allmän ägo varande, för samfärdseln använda anläggningar och anordningar logiskt böra ingå såsom ett första led. Denna utjämning kan ernås antingen genom en höjning av anspråken gentemot landsvägstrafiken, eller genom en sänkning av anspråken å järnvägstrafiken, eller slutligen genom en kombination av båda åtgärderna.

Styrelsen har, med beklagande av nödvändigheten, drivits över på tanken, att den erforderliga utjämningen i fråga om det allmännas anspråk på landsvägarnas och järnvägarnas trafikanter finge sökas i en genomgripande sänkning av de avgifter för järnvägstransport, vilkas även ur näringslivets intressesynpunkter sett mindre lämpliga höjd föranlett överflyttningen av trafik till landsvägarna i sådana förbindelser och på sådana avstånd, där för en god allmän transporthushållning kräves järnvägsbefordran.

Om än bilkonkurrensen är det primära motivet för en godstaxesänkning, så borde densammans omfattning dock icke göras helt och ensamt beroende av denna konkurrens räckvidd. Att beakta är nämligen allt fortfarande, att statens järnvägars godstaxa — liksom för övrigt också persontaxan — alltsedan världskrigstidens höjningar kommit att ligga på ett plan, som måste erkännas vara väl högt, ställt i förhållande till det allmänna prisläget i landet.

Gives tariffhöjden 1914 index 100, ligga sålunda enligt verkställd beräkning godstaxans tariffer 4—6 vid index 141, tarifferna 7—9 vid index 185 och tarifferna 10—14 vid index 173, därvid dock bortsetts från inverkan av de många taxenedsättningarna för särskilda godsslag och i individuella fall. Socialstyrelsens levnadskostnadsindex åter ligger sedan länge tämligen fast vid något över 150 och kommerskollegii index för grosshandelspriser håller sig för närvarande vid 115, dock med långsamt stigande tendens.

Genom ifrågavarande taxesänkning — som bör paras med en omsorgsfull och för likformig utövning starkt centraliserad behovsprövning vid tillståndsgivning — skulle alltså transportekonomin förbättras å båda flankerna, i det att samtidigt skulle erhållas väsentligt ökade transportvärden och avsevärd minskning av samhällets kostnader för transporterna.

Den av järnvägsstyrelsen sålunda till vinnande av en bättre allmän transporthushållning tänkta anpassningen av järnvägstaxan till landets övriga allmänna prisnivåer gäller i första hand statens järnvägars taxa. Eftersom statens järnvägars taxa även är grundvalen för den allmänna samtrafiktaxan, drager emellertid en sänkning av statsbanetaxan automatiskt med sig en minskning av vissa de enskilda järnvägarnas godstrafikinkomster.

Det av järnvägsstyrelsen framförda förslaget skulle enligt styrelsens mening bringa ur världen den olikhet i konkurrensvillkoren, som enligt styrelsens uppfattning är viktigast, nämligen den, vilken hänför sig till den förut

påpekade skillnaden i krav på avkastning å kapital i fasta anläggningar. Blott genom en utjämning i detta hänseende kan enligt styrelsens mening trafikmassans glidning från järnvägslinjer till landsvägsleder hejdas.

Trafikutredningen åter har fört fram organisationsfrågan och vad därmed sammanhänger i första linjen, men skjutit övriga åtgärder på framtiden. Järnvägsstyrelsen vill icke förneka denna frågas stora betydelse. Emellertid gäller densamma dock blott en mindre del av biltrafiken, låt vara den som är mest i behov av en nyordning.

Man torde icke heller böra blunda för faran, att en mer eller mindre omfattande monopolisering av den yrkesmässiga fjärrgodstrafiken kan leda till att åtskilliga trafikanter öka den egna bilparken.

Vad trafikutredningen föreslagit i fråga om den yrkesmässiga fjärrgodstrafiken kan sägas innebära densammas omvandling från nära nog oreglerad enskild näring till offentlig verksamhet.

Det ligger i sakens natur, att en sådan omvandling skulle vara det allra säkraste medlet att göra en konkurrenshindrande taxesättning för biltrafiken effektiv. Med hänsyn till de statsbaneföretagets egna ekonomiska intressen, som järnvägsstyrelsen har att beakta, skulle densamma väl också kunna anses vara för företaget förmånlig, men styrelsen måste dock, med anläggande av en i styrelsens ställning naturlig naturlig mera allmän samhällelig syn på saken, taga avstånd från tanken att lägga stora och betydelsefulla delar av vägtrafikväsendet under järnvägarnas kontroll och till bundenhet vid järnvägarnas taxeplan, åtminstone så länge som läget för detta taxeplan icke är invändningsfritt från näringslivets sida, d. v. s. så länge ej järnvägstaxeplanet kunnat nedbringas till ungefärlig jämnhöjd med övriga allmänna prisnivåer i landet.

Hade en sådan överensstämmelse mellan järnvägstaxenivå och allmänna prisnivåer förelegat, skulle styrelsen möjligen ha kunnat i princip tillstyrka den av trafikutredningen tänkta ordningen, men styrelsen hade samtidigt måst fråga sig, om praktiska och politiska möjligheter för den i sin anda monopolistiska ordningens genomförande verkligen kunnat förefinnas. Styrelsen lär då ha varit nödsakad anmäla starka tvivel i varje fall beträffande den tänkta organisationsformen. Det måste bland annat förefalla som en paradox att med det splittrade järnvägsväsendet som organ söka uppbygga en enhetligt ordnad fjärrtrafik å landsvägarna.

Med allt erkännande av den föreliggande utredningens förtjänster, icke blott vad gäller själva betänkandet utan även beträffande förslaget till förordning angående allmän automobiltrafik, kan järnvägsstyrelsen alltså icke förorda, att ansträngningarna nu inriktas på detsammans genomförande. Enligt styrelsens mening skulle nämligen den närmaste följd av en sådan inriktning kunna bli ett oberäkneligt uppskov med åtgärder, vilka på samma gång skulle ha mer omfattande verkningar och erbjuda mindre vanskligheter.

De betänkligheter, å vilka styrelsen här givit uttryck, gälla närmast grundvalen för den avsedda organisationen av fjärrgodstrafiken. Även i fråga om bestämmelserna för övrig beställningstrafik för godsbefordran kan styrelsen ej i allo dela trafikutredningens mening. — Det synes nämligen styrelsen lämpligt, att ej göra ändringarna gentemot nuvarande ordning större än vad som kan visas vara starkt av behovet påkallat.

I anslutning till vad järnvägsstyrelsen anfört vill utskottet erinra, att vid 1933 års riksdag hemställdes i motioner (I: 261 och II: 438), att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag till förstatligande av hela det svenska järnvägsnätet.

I sitt över motionerna avgivna utlåtande, nr 111, hemställde statsutskottet, att riksdagen i anledning av motionerna måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande förvaltnings- och driftkostnaderna för ett sammanslaget svenskt bredspårnät under enhetlig ledning i jämförelse med motsvarande kostnader vid järnvägssystemets nuvarande uppdelning på statens järnvägar och ett flertal andra enheter.

I sin motivering till denna hemställan har statsutskottet framhållit, att genom den förordade utredningen kunde skapas ett värdefullt förhandsmaterial för ett bedömande av ett förstälthandes konsekvenser ur driftsynpunkt och i varje fall erhållas ett fastare underlag för att avgöra i vad mån undersökningarna härom böra fullföljas.

Riksdagen biföll statsutskottets hemställan.

Den av riksdagen begärda utredningen har verkställts av en kommission inom järnvägsstyrelsen, vilken avgivit slutligt betänkande i ärendet den 17 februari 1936. Kommissionen har beräknat, att en inkorporering av ett fyrtiotal angivna, enskilda, normalspåriga järnvägar skulle medföra en minskning av personalbehovet med omkring 2,000 man och av de årliga driftkostnaderna med omkring 4.7 miljoner kronor.

Ärendet är beroende på Kungl. Maj:ts prövning.

Vid utverkandet av bemyndigandet att tillkalla 1936 års trafiksakkunniga anförde chefen för kommunikationsdepartementet bland annat, att ett spörsmål, som 1932 års trafikutredning funnit ligga utom sitt befogenhetsområde och därför förbigått, men som berörts i flera av yttrandena över de sakkunnigas betänkande, vore, huruvida och i vad mån en måttlig höjning av bilskatten, särskilt för större lastbilar, vore i det av departementschefen berörda sammanhanget motiverad. Även om detta spörsmål närmast borde ses i samband med frågor av annan natur än de föreliggande, borde det samma dock kunna, i den mån anledning därtill gäves, göras till föremål för yttrande vid den granskning och bearbetning av trafikutredningens förslag, som enligt departementschefen funnes böra vidtagas.

I sitt utlåtande över 1932 års trafikutrednings betänkande hava 1936 års trafiksakkunniga anført beträffande frågan om automobilskatten, att de sakkunniga på grund av detta ämnes stora omfattning och räckvidd samt den begränsade tid, som stått dem till buds, icke funnit möjligt att för närvarande närmare ingå på detta spörsmål. De sakkunniga ämnade i ett senare yttrande återkomma till denna fråga.

I anledning av ett flertal motioner har innevarande års riksdag på förslag av bevillningsutskottet i dess betänkande nr 24 i skrivelse (nr 154) till Kungl. Maj:t anhållit, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om utredning angående automobilbeskattningen och därvid beakta vad i betänkandet anförts. I betänkandet har framhållits, bland annat, att de tyngre motorfordonen, det vill säga lastautomobilerna och omnibussarna, vilkas lastkapacitet alltjämt syntes öka, torde åstadkomma större slitning å vägarna samt i varje fall kräva en



större hållfasthet i vägarnas underlag än de lättare motorfordonen. Det kunde ifrågasättas, huruvida sålunda förorsakade merkostnader för vägväsendet täcktes genom den nuvarande beskattningen av de tyngre fordonen. Bevillningsutskottet funne sig böra förorda, att en utredning komme till stånd angående skattesatserna de olika slagen av motorfordon emellan samt att man därvid sökte erhålla bättre avvägning av skattesatserna än enligt nu gällande bestämmelser.

Utskottet övergår härefter till att behandla huvuddragen av den i propositionen föreslagna organisationen av automobiltrafiken.

### Uppdelning i när- och fjärrtrafik.

Gemensamt för de båda förslagen är, att en förutsättning för en ändamålsenlig reglering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken anses vara en uppdelning av trafiken i två huvudgrupper, *närgodstrafik* och *fjärrgodstrafik* (eller beträffande linjetrafiken resp. *närgodslinje-* och *fjärrgodslinjetrafik*).

Rätt till närgodstrafik skulle enligt *trafikutredningens 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 närgodstrafik skulle äga att ombesörja godstransporter inom ett i samband med beviljande av trafikstillstånd fastställt begränsat område — närtrafikområde — vars gränser icke skulle få i närtrafik överskridas. Beträffande fastställandet av detta områdes storlek innehöll förslaget 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 närtrafikområdena 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 närtrafikområdenas 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 trafikområdets 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 närtrafiken beredas ett något större normalt trafikområde, och vad särskilt det inre Norrland anginge, borde storleken av närtrafikområdena kunna avsevärt utsträckas. Storleken av närtrafikområdena skulle bestämmas av länsstyrelse i det län, varest 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.

1936 års trafikskunniga 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 trafikknaster 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.

1936 års skunniga hava i princip anslutit sig till tanken att som norm för gränsdragningen lägga ett visst av handelsförhållanden m. m. betingat avstånd från stationsorten. De förorda emellertid, att gränsen för närtrafikområdet vidgas samt att en dubbel bestämning 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 förutsättes 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.

*Föredragande departementschefen* anför, bland annat:

Nuvarande bestämmelser beträffande yrkesmässig lastbilstrafik innebära icke någon begränsning i fråga om det avstånd, på vilket transporter i sådan trafik må utsträckas. En utövare av stads- eller länstrafik kan därför för närvarande, i den mån det erfordras för utförande av mottagna beställningar, utsträcka sin trafik över hela riket. Med bestämdhet torde kunna sägas,

att en så vidsträckt rörelsefrihet icke varit åsyftad vid tillkomsten av i ämnet gällande bestämmelser. 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 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.

En uppdelning av biltrafiken i när- och fjärrtrafik kan därför sägas ligga i allas intresse, och kan — under försättning att gränsen för närtrafiken drages så, att en skäligen 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. Utformade efter de principer, som i det föregående angivits, skulle reglerna om närtrafikområdets storlek komma att erhålla den lydelse, som framgår av författningsförslaget § 25.

Av intresse i detta sammanhang torde vara resultatet av en *undersökning av varutrafiken till och från Stockholm*, som under viss del av 1932 utförts av docenten vid handelshögskolan i Stockholm, fil. dr Olof Jonasson. Vid undersökningen räknades varutransporterna med lastbil under veckan 1—7 juni 1932 samt varutransporterna med järnvägar, båtar eller genom postpaket under hela maj 1932, varefter, för att få jämförande tal, siffrorna för biltrafiken multiplicerades med visst tal. Genom undersökningen framgick tydligt biltrafikens karaktär av i huvudsak närtrafik. Omkring 80 % av trafiken kom på Stockholms län och 15 % på närmast liggande län intill ett avstånd av 20 mil från huvudstaden. Det visade sig också, att den varuproduktion, som rönt det största inflytandet av och därför så gott som helt och hållet för sin avsättning vore beroende av Stockholm, i största utsträckning betjänade sig av bilar vid transporten. Sådana varor voro: frö, växter m. m. (huvudsakligen blommor, 83 % per bil av inrikes tillförseln), rotfrukter och grönsaker (75 %), sill och strömming (69 %), mjölk och grädde (64 %), hö och halm (50 %), levande djur (34 %), kött och fläsk (12 %), smör (29 %) och ost (65 %), jord, sand m. m. (21 %), drycker (26 %), oarbetad sten (49 %), cementarbeten (40 %), oarbetat trä såsom ved (20 %), rundvirke av lövträ (100 %) och annat rundvirke (42 %).

### Organisationen av närtrafiken.

I motsats till fjärrtrafiken, tills vars bedrivande tillstånd är avsett att lämnas endast ett begränsat antal för ändamålet bildade, relativt stora företag (fjärrtrafikutövere), 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 närtrafikutövere att inom gränserna för det givna trafikillståndet organisera sin trafik så ändamålsenligt som möjligt. Även på detta område bör emellertid enligt utredningsmännens och departementschefens mening lagstiftningen söka bidraga till att det skapas sådana förhållanden, som möjliggöra en god betjäning av den trafikerande allmänheten och en skälig bärgning för yrkesutövarna.

*Trafikutredningen* har i § 31 av sitt förslag upptagit en 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 utövere 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.

1936 års trafiksak-kunniga framhålla, att de anse inrättandet av de i trafikutredningens förslag upptagna lastbilscentralerna (ordercentralerna) av stor framtida betydelse; dessa böra snarast organiseras i alla trafikcentra och handelsområden — trafikområden. Dessa centraler komma att 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.

De sakkunniga anse 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 trafikbilrättigheterna (1.2 å 1.3 lastbilar per tillståndsinnehavare). Efter hand som en sådan utveckling systematiskt fullföljes, kunna centralerna distriktsvis direkt och indirekt hetjäna även fjärrtrafiken, varigenom godstransporterna på vägarna synas kunna vederbörligen tillgodoses.

*Föredragande departementschefen* har anslutit sig till det av trafikutredningen framlagda förslaget i denna del. I § 31 i propositionens författningsförslag ha upptagits stadganden i förevarande ämne.

### **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 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 trafikutövare, 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 *fjärrtrafikutövare* — 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 närtrafikutövare, och fjärrtrafikutövare förutsattes för detta ändamål träffa avtal antingen med erforderligt antal närtrafikutövare eller, mera sannolikt, med närtrafikutövarnas gemensamma beställningskontor (§ 31) eller med en större organisation av närtrafikutövare, varigenom dessa åtaga sig att mot en bestämd ersättning, på rekvisition av fjärrtrafikutövaren, ställa automobiler till förfogande för utförande av fjärrgodstransporter. Allenast därest automobiler icke genom sådant avtal kunde erhållas, skulle fjärrtrafikutövare äga att, efter särskilt medgivande av vägtrafikmyndigheten, med egna automobiler ombesörja fjärrtrafiken. 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 rätten till fjärrtrafik borde lämnas allenast ett företag inom varje område, vilket företag alltså skulle hava utslutande rätt att ombesörja därifrån utgående transporter i fjärrtrafik. Tillstånd borde lämnas allenast företagare, vilka såsom utövare 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. Fjärrtrafikutövare 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 utövare av fjärrgodstrafik fastställt fjärrtrafikområde upptagas för befordran annat än efter uppdrag av sistnämnde trafikutövare eller den, som med laga verkan ägde företräda honom vid meddelande av sådant uppdrag (§ 28).

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 anförtros 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 ifrågakommande del, att enligt deras mening väsentliga med trafikutredningens förslag förenade nackdelar vore, dels att detsamma vore byggt på förutsättning, att inom stora fjärrtrafikområden allenast skulle finnas ett fjärrtrafikföretag, 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.

Den organisationsform, som borde främst ifrågakomma, skulle enligt trafiksakkunnigas förslag bestå däri, att tillstånd till bedrivande eller, rättare sagt, organiserande av fjärrtrafik företrädesvis lämnades till organisationer av

trafikutövare, därest de syntes erbjuda tillräckliga garantier för att tillfredsställande besörja trafiken.

Beträffande fjärrtrafikföretagens uppgift och organisation anför *trafiksakkunniga* i samband härmed:

Den, som 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.

Fjärrtrafikdistrikts omfattning bör angivas i samband med tillståndet. 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 detsamma bör utgöra en sammanhängande bygd; lämpligen torde fjärrtrafikdistriktets storlek i regel icke böra understiga ett län. Kontrollen bör förenklas så mycket som möjligt. Ett industriföretag på landsbygden bör exempelvis kunna betros med att 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 fjärrtrafikutövarer beställningskontor erhåller dess uppdrag att ombesörja transporten. Där- est det icke finnes anledning att ifrågasätta annat än ett lojalt förfarande från såväl trafik kundens som närtrafikutövarens sida, bör beställningskontoret i dylikt fall icke vägra närtrafikutövaren ett sådant uppdrag. I enlighet härmed bör även den enskilde fjärrtrafikutövaren 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 transporter 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 bedrivs 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.

*Föredragande departementschefen* anför, bland annat:

Fjärrtrafikföretagens uppgift förutsättes 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.

Från denna utgångspunkt måste de framkomna förslagen till organisation av fjärrtrafiken liksom också kritiken däremot bedömas. Båda kommitté-

erna hava tydligen velat uppbygga denna organisation med tanke på att fjärtrafikföretagen 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 fjärtrafikföretag upprättas inom varje fjärtrafikdistrikt. Man har mot detta förslag riktat den invändningen, att dess förverkligande skulle komma att medföra en monopolisering av fjärtrafiken. 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. Fjärtrafikföretagen skulle nämligen icke äga någon rätt att själva ensidigt avgöra, huruvida och i vilken omfattning de ville mottaga transporter i fjärtrafik. 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 fjärtrafikområdet utgående transporter i fjärrgodstrafik liksom att över huvud ansvara för tillgång på erforderligt antal för sådan trafik lämpliga lastautomobiler jämte förare inom fjärtrafikområdet. Ej heller skulle fjärtrafikföretagen 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.

Ett utmärkande drag för fjärtrafiken med lastautomobiler är, att den företrädesvis bedrivs 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 utarbetad 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 fjärtrafikföretag, såsom ersättning för rätten att till fastställt taxepreis 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 fjärtrafikdistriktet och som därför icke kan, liksom den enskilde företagaren, undandraga sig dess fullgörande.

Jag är med 1936 års trafiksakkunniga ense därom att organisationen av fjärtrafiken icke ovillkorligen bör bindas till förutsättningen att allenast ett fjärtrafikföretag skall få finnas inom varje fjärtrafikdistrikt. Beträffande frågan åt vem tillstånd såsom fjärtrafikutövare bör meddelas, föreligger mellan de båda kommittéförslagen en väsentlig skillnad. Trafiksakkunnigas



förslag innehåller en uttrycklig bestämmelse om att företräde till erhållande av tillstånd till bedrivande av fjärrtrafik bör, under i övrigt lika förhållanden, lämnas organisation av närtrafikutöware. Mot vad trafikskunniga i denna del föreslagit är från min sida intet att erinra. Ej heller har jag eljest funnit anledning till ändring i sak av ifrågavarande del av de skunnigas förslag.

### Tillståndsgivande myndigheter.

Enligt det av *trafikutredningen* framlagda förslaget 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. 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.

1936 års trafikskunniga uttala i denna del, att den av trafikutredningen föreslagna centraliseringen av tillståndsgivningen enligt deras mening måste betecknas såsom ändamålsenlig och ägnad att befrämja översikt och planmässighet i fråga om meddelandet av trafiktillstånd. 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 arbetsböda. Sakkunnigas majoritet hemställer, 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 förordade de skunniga, 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 skunnigas majoritet i denna del föreslagit har en utförlig reservation anförts av två ledamöter. Reservanterna anse, att de av majoriteten föreslagna författningsändringarna icke äro tillräckliga. Enda möjligheten att inom överskådlig tid nå en tillfredsställande jämvikt mellan tillgång på trafiklastbilar och efterfrågan av dessas tjänster anse reservanterna vara, att till 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.

*Föredragande departementschefen* anför:

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 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 reservanterna föreslagit, förlägga tillståndsgivningen i fråga om all trafik för godsbefordran till vägtrafikmyndigheten skulle säkerligen till denna myndighet överföra en så stor arbetsbörda, 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 arbetsbörda — tala dock enligt min mening för att åtminstone tills vidare icke driva centraliseringen längre än vad trafikutredningen förordat.

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. Trafiksakkunnigas förslag synes i denna del medföra konsekvenser, som icke utan ytterligare utredning kunna tillräckligt över-skådas, 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 handhava 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 driftsstatistik m. m.

I fråga om vägtrafikmyndighetens organisatoriska ställning i statsförvaltningen har trafikutredningen föreslagit, att vägtrafikmyndigheten borde ingå

i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och organiseras som en särskild byrå med en byråchef som chef. Kostnaderna, vilka syntes böra bestridas av automobilskattemedel, beräknades uppgå till sammanlagt 150,000 kronor årligen jämte dyrorts- och dyrtidstillägg samt utgifter för resor och expenser.

1936 års trafikskunniga ha kommit 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 tillhopa 22,000 kronor. För förvaltningspersonal torde böra beräknas, för personalen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 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 bliva 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.

*Föredragande departementschefen* anför bland annat:

Därest den i många avseenden ingripande nyordning inom den yrkesmässiga automobiltrafiken, som mina förslag innebära, kommer till genomförande, lär med inrättandet av ett 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. Den mest ändamålsenliga organisationen synes, 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 trafikskunniga 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 tills vidare på nyss angivna sätt organiseras såsom en dylik nämnd.

I proposition nr 162 till innevarande riksdag har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen medgiva, att av de automobilskattemedel, som inflyta under budgetåret 1936/1937, må användas erforderligt belopp, dock högst 75,000 kro-

nor, för bestridande under nämnda budgetår av kostnaderna för vägtrafikmyndighetens verksamhet.

*Utskottet.* Automobilismens genombrott har medfört omfattande förändringar inom näringslivet. Såväl tillverknings- som avsättningsproblemen ha härigenom kommit i ett delvis nytt läge. Tillgången till snabba och överallt framkomliga transportmedel har i betydelsefulla hänseenden förändrat förut tillämpade regler för förläggning av industriell verksamhet och otvivelaktigt befordrat näringslivets utveckling.

Teknikens fortsatta framsteg komma med all sannolikhet att ytterligare höja bilarnas användbarhet. Det måste anses vara ett samhällsintresse, att ett effektivt utnyttjande av den tekniska utvecklingen icke genom statliga åtgärder omöjliggöres eller väsentligt försvåras. Vad som i samhällets intresse synes önskvärt är en ökad och ej en minskad rörlighet i varudistributionen.

Särskilt under en lågkonjunktur är näringslivet i hög grad beroende av tillgången på billiga och smidiga transporter. Såsom generalpoststyrelsen framhållit i sitt yttrande över trafikutredningens förslag till förordning angående allmän automobiltrafik torde det knappast råda något tvivel om att den av motortrafiken föranledda förbättringen av vårt lands kommunikationer varit en bidragande orsak till att den senaste ekonomiska krisens verkningar relativt hastigt övervunnits.

Då 1932 års riksdag i skrivelse till Kungl. Maj:t anhöll om en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart, befann sig landets järnvägsväsen i en allvarlig ekonomisk kris, som man var benägen att i främsta rummet tillskriva konkurrensen från motortrafikens sida. Det har emellertid visat sig, att med det förbättrade allmänna konjunkturläget följt en stegring även av järnvägarnas trafik och inkomster, trots att motortrafiken samtidigt starkt utvecklats. För åren 1934 och 1935 lämnade sålunda såväl statens järnvägar som privatbanorna, de senare betraktade som enhet, ett ej oansenligt driftsöverskott. Den jämförelsevis hastiga återhämtningen efter krisen, som avspeglar sig i järnvägarnas driftsresultat för nämnda år, synes, såsom bland andra generalpoststyrelsen framhållit, giva anledning till antagande, att farhågorna för att automobiltrafiken skulle äventyra järnvägarnas existens, åtminstone i fråga om de viktigare bland dem, varit betydligt överdrivna.

Utskottet övergår härefter till en granskning av vissa principer för den föreslagna regleringen.

I propositionen bibehålles den uppdelning av den yrkesmässiga godstrafiken i närtrafik och fjärrtrafik med väsentligt skilda villkor, vilken, såsom framgår av utskottets redogörelse, utgjorde en av kärnpunkterna i trafikutredningens förslag och i något förändrad form upptogs av 1936 års sakkunniga. Mot en sådan klyvning av transporter på olika avstånd ha mycket starka invändningar gjorts i ett flertal utlåtanden över trafikutredningens för-

slag. Enligt § 25 i Kungl. Maj:ts förslag skall närtrafikområde i regel utgöra det handels- och transportområde, till vilket stationsorten närmast är att hänföra. Närtrafikavstånd eller avstånd från stationsort till närtrafiksområdes gräns må utom i vissa delar av Norrland icke överstiga 10 mil. Utskottet vill till en början erinra, att de på en plats eller inom ett visst område befintliga industri-, hantverks- eller handelsföretagen i stort sett torde ha väsentligt skiftande handelsområden, varför några enhetliga handelsområden endast i ringa utsträckning torde finnas. Utskottet vill vidare fästa uppmärksamheten på att några minimimått för närtrafikområden och närtrafikavstånd ej angivas i förslaget, vilket måste väcka betänkligheter. Därest en lagstiftning i enlighet med propositionens förslag komme till stånd, skulle, på grund av närtrafikområdenas snäva begränsning, som fjärrtrafik i betydande utsträckning betecknas och behandlas en mängd transporter, vilka äro av tämligen lokal karaktär. Härigenom skapas i själva verket två former av fjärrtrafik, nämligen dels de egentliga långfärderna, för vilka för närvarande särskilt kraftiga vagnar huvudsakligen komma till användning, dels sådan mera lokalt betonad trafik, i vilken med fördel torde kunna användas samma vagnar som i närtrafik. Någon tillfredsställande utredning angående trafikvolymen i närtrafik och i fjärrtrafik föreligger ej, varför följderna av den ifrågasatta regleringen redan av detta skäl synas svåra att överblicka.

Enligt utskottets mening torde det med hänsyn till förslagets syfte att reglera konkurrensförhållandet mellan järnvägstrafik och yrkesmässig automobiltrafik finnas anledning befara, att vid bestämmandet av taxorna för fjärrtrafiken större hänsyn kommer att tagas till motsvarande järnvägstaxor än till lastbilstrafikens självkostnader. En sådan taxesättning komme sannolikt att försvåra automobilens fortsatta utveckling som ett självständigt transportmedel med säregna företräden och medföra ökade bördor för allmänheten och näringslivet.

Det synes kunna ifrågasättas, huruvida den föreslagna regleringen av den yrkesmässiga trafiken verkligen är ägnad att i avsedd omfattning befördra den åsyftade utjämningen i konkurrensen mellan järnväg och automobil. Den sannolika utvecklingen torde bliva, att en mycket betydande del av den trafikavledning från den yrkesmässiga lastbilstrafiken, som vore att förvänta, icke komme järnvägarna till godo utan övertoges av bilar, vilka ägas av trafikanterna. En skärpt lagstiftning om den yrkesmässiga biltrafiken måste följas av en ansvällning av den enskilda bilparken. Utskottet vill erinra, att redan för närvarande omkring 60 procent av lastbilsbeståndet står utanför den yrkesmässiga trafiken. Den utveckling, som sålunda kan väntas följa av den föreslagna regleringen, skulle i olika hänseenden medföra mindre önskvärda konsekvenser. Det har från olika håll uttalats, att samhällets samlade trafikapparat är för vidlyftig i förhållande till sina arbetsuppgifter och att därför en sund samhällsekonomi fordrar en minskning av denna apparat. Detta missförhållande skulle sannolikt ökas i stället för minskas, om transportuppgifter, vilka för närvarande ombesörjas av den

yrkesmässiga automobiltrafiken, övertoges av trafikanternas egna lastbilar, vilka som regel icke utnyttjas i samma grad som lastbilar i yrkesmässig trafik.

Följderna på arbetsmarknaden av den föreslagna trafikregleringens genomförande torde vara svåra att överblicka. Den yrkesmässiga trafiken bereder direkt eller indirekt ett synnerligen stort antal arbetstillfällen. Departementschefen har gjort gällande, att föreliggande förslag bland annat åsyftar att förbättra det ekonomiska läget för dem, som sysselsätts inom den yrkesmässiga trafiken. Då åtskilliga av dessa säkerligen leva under besvärande ekonomiska förhållanden, skulle enligt utskottets mening en förbättring av de ekonomiska villkoren för ifrågasatta yrkesgrupper vara önskvärd. Det torde emellertid kunna dragas i tvivelsmål, att en sådan utveckling skulle främjas av den ifrågasatta regleringen, vilken torde komma att nedsätta den yrkesmässiga trafikens konkurrenskraft samt därigenom synnerligen menligt inverka på uppdragsfrekvensen. En minskad sysselsättning inom den yrkesmässiga trafiken och närstående yrkesgrenar skulle vara att befara. Den ökning av den enskilda lastbilstrafiken på den yrkesmässiga trafikens bekostnad, som vore att emotse, torde vidare föra med sig, att självständiga företagare förvisas från marknaden för att i viss utsträckning ersättas med anställda. Detta måste ur social synpunkt anses föga lyckligt.

Bland den yrkesmässiga trafikens utövare hysas starka farhågor beträffande följderna av den ifrågasatta lagstiftningen. Såsom ett uttryck härför kan nämnas, att Lastbilsägareförbundet av Sveriges Trafikbilägares Riksförbund samt Sveriges Lasttrafikbilägares Riksförbund i skrivelse den 6 mars 1936 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet anhållit, att förslag rörande den yrkesmässiga trafiken icke måtte framläggas för innevarande riksdag. Nämnda båda riksförbund och ett flertal andra sammanslutningar av utövare av yrkesmässig automobiltrafik hava i inlagor till utskottet med skärpa framhållit, att det föreliggande förslaget icke är av beskaffenhet att böra läggas till grund för lagstiftning i ämnet.

Järnvägsstyrelsen har i sitt yttrande över det av 1932 års trafikutredning framlagda förslaget angående den yrkesmässiga automobiltrafiken avstyrkt detsamma samt hemställt, att Kungl. Maj:t måtte vid den av styrelsen som erforderlig ansedd vidare utredningen rörande regleringen av förhållandet mellan sjöfart, biltrafik och järnvägar upptaga till undersökning innebörden av och möjligheterna för en såsom en för regleringen grundläggande åtgärd företagen allmän sänkning av statens järnvägars taxor. Enligt styrelsen skulle genom en sådan taxesänkning, som beträffande den yrkesmässiga automobiltrafiken bör paras med en omsorgsfull och för likformig utövning starkt centraliserad behovsprövning vid tillståndsgivning, transportekonomin förbättras å båda sidorna. Enligt järnvägsstyrelsens mening skulle den närmaste följden av genomförandet av trafikutredningens förslag kunna bli ett oberäkneligt uppskov med åtgärder, vilka på samma gång skulle

hava mera omfattande verkningar och erbjuda mindre vanskligheter. Styrelsen anser det otvivelaktigt, att en lämplig kombination av åtgärder fallande inom järnvägstaxans, motorfordonsförordningens och jämväl automobilbeskattningsens områden skulle lämna största möjlighet att inom rimlig tid åvägabringa en samhällsekonomiskt tillfredsställande trafikfördelning.

Utskottet vill vidare erinra om att 1932 års trafikutredning i sin den 29 februari 1936 avgivna utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel hemställt, att Kungl. Maj:t i syfte att åvägabringa en sund reglering av förhållandet mellan olika för allmän trafik upplåtna kommunikationsmedel, utöver i 1935 års betänkande avhandlade åtgärder för reglering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken, måtte vidtaga erforderliga åtgärder för dels sådan skyndsam revidering av statens järnvägars godstaxa, som med hänsyn ej mindre till näringslivets behov än även till statsfinansiella och järnvägsekonomiska synpunkter numera kan visa sig önskvärd och möjlig, under beaktande jämväl av beräkningsbar lastbilskonkurrens samt av statsbanetaxans i mångt och mycket normerande betydelse för taxor och fraktavgifter vid landets övriga kommunikationsföretag och härav härflytande betydelse för upprätthållandet av ett välordnat och allsidigt kommunikationssystem, dels ock inrättande av ett allmänt kommunikationsråd med uppgifter och sammansättning enligt av trafikutredningen angivna riktlinjer.

Vad järnvägsstyrelsen och trafikutredningen sålunda uttalat och hemställt synes utskottet vara förtjänt av uppmärksamhet.

Det förefaller utskottet angeläget, att, innan man eventuellt går att vidtaga en mera genomgripande reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken, en ingående prövning sker, om icke åsyftat resultat kan vinnas genom en lösning i nära anslutning till det förslag, järnvägsstyrelsen framlagt. Enligt utskottets mening tala starka skäl för att åtgärder vidtagas i syfte att söka rationalisera landets splittrade järnvägsväsen och därigenom skänka järnvägarna ökad konkurrenskraft. Efter en allmän taxerevision och eventuella andra åtgärder inom järnvägsväsendet torde den yrkesmässiga automobiltrafiken utan otillbörligt men för järnvägarna kunna lämnas större rörelsefrihet än vad Kungl. Maj:t i förevarande proposition ansett möjligt.

Vid den kritik, som utskottet riktat mot Kungl. Maj:ts förslag, har utskottet givetvis ingalunda förbisett, att den yrkesmässiga automobiltrafiken kräver reglerande åtgärder. Utskottet ser i ett klokt handhavande av tillståndsgivningen ett av de främsta medlen för att nå sunda förhållanden på transportmarknaden. Enligt utskottets mening bör en verklig behovsprövning äga rum i varje särskilt fall och tillstånd icke lämnas till yrkesmässig trafik i andra fall eller för längre tid än som kan anses sakligt motiverat. En viss centralisering av tillståndsgivningen synes med hänsyn till vikten av enhetlighet vara önskvärd. Det torde kunna ifrågasättas, huruvida man i sådant hänseende bör gå längre än till att låta länsstyrelserna samt möjligen i fråga om städer med minst 50.000 invånare polismyndigheterna bliva tillståndsgivande myndigheter.

Enligt utskottets mening är frågan, huruvida de tyngre lastbilarna för närvarande erlægga en skatt, som med hänsyn till vägpåfrestning kan anses skälig, även i förevarande sammanhang förtjänt av stor uppmärksamhet. Såsom framgår av utskottets ovan lämnade redogörelse har innevarande års riksdag på förslag av bevillningsutskottet (betänkande nr 24) i skrivelse (nr 154) till Kungl. Maj:t hemställt, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning angående automobilbeskattningen och därvid beakta vad i betänkandet anförts. I betänkandet har framhållits, bland annat, att de tyngre motorfordonen, vilkas lastkapacitet alltjämt synes öka, torde åstadkomma större slitning å vägarna samt i varje fall kräva en större hållfasthet i vägarnas underlag än de lättare motorfordonen. Enligt bevillningsutskottets mening kan det ifrågasättas, huruvida sålunda orsakade merkostnader för vägväsendet täckas genom den nuvarande beskattningen av de tyngre fordonen. Det torde sålunda finnas anledning antaga, att vid den utredning rörande automobilbeskattning, som kan förväntas, spørsmålet om ökad beskattning av tyngre lastbilar göres till föremål för övervägande.

På grund av vad sålunda anförts har utskottet ej kunnat finna Kungl. Maj:ts förslag utgöra en lycklig utgångspunkt för en lösning av de föreliggande trafikproblemen, som kan tillgodose allmänhetens bästa och på ett rättvist sätt avväga de olika trafikmedlens inbördes intressen. Med denna allmänna uppfattning har utskottet ansett en på detaljer ingående kritik vara överflödig.

Utskottet vill föreslå riksdagen att uttala, att Kungl. Maj:ts ifrågavarande förslag icke bör läggas till grund för lagstiftning i ämnet samt att förevarande spørsmål böra göras till föremål för fortsatt beredning i det sammanhang och i anslutning till de synpunkter, utskottet ovan angivit.

I motionen II: 707, vari yrkas avstyrkande av propositionen, har hemställts, att riksdagen i sitt yttrande till Kungl. Maj:t måtte uttala, att nytt förslag i ämnet bör framläggas till riksdagens antagande i enlighet med § 87 regeringsformen. Enligt utskottets mening innehåller det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget bestämmelser av sådan betydelse för transportmarknaden och därmed för hela näringslivet, att riksdagen, om den skulle anse den ifrågasatta lagstiftningen böra komma till stånd, icke borde inskränka sig att avgiva yttrande över dessa bestämmelser utan borde för sin del fatta beslut rörande desamma. Utskottet vill föreslå riksdagen att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att därest ett nytt förslag rörande den yrkesmässiga trafiken kommer att innehålla bestämmelser, innefattande mera betydande ingrepp i näringsfriheten, en sådan lagstiftning måtte framläggas för riksdagens beslut jämlikt § 87 regeringsformen. Utskottet tänker därvid, bland annat, på bestämmelser om vissa förutsättningar för trafikillstånds beviljande, trafikillstånds giltighetstid samt med trafikillstånd förenade rättigheter och skyldigheter. Utskottet vill i detta sammanhang erinra, att riksdagens medverkan jämlikt § 87 regeringsformen ansetts erforderlig vid mera betydande inskränkningar i näringsfriheten.



**Ifrågasatt undantag från gällande bestämmelser om yrkesmässig trafik.**

I de ovan omförmälda likalydande motionerna I: 290 av herr Löfvander m. fl. och II: 581 av herr Nilsson i Steneberg m. fl. hemställs, att riksdagen måtte besluta i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring i gällande motorfordonsförordning, att för transporter av mjölk till mejeri och konsumtionsort samt slaktdjur och slakteriprodukter ej skall erfordras särskilt tillstånd. Motionärerna hava tillika hemställt, att utskottet måtte utarbeta förslag till erforderliga författningsändringar.

I motionerna anföres, bland annat;

Frågan angående ordnandet av transporter av jordbruksprodukter, särskilt av mjölk och slaktdjur, har på senare tid aktualiserats; beträffande mjölktransporterna dels därför, att de skärpta kvalitetskraven göra det nödvändigt att så kort tid som möjligt förflyter från mjölkningen i ladugården till dess mjölken tages om hand vid mejeriet och konsumtionsorten, för att inte mjölkens kvalitet och därmed produkterna av densamma skola undergå försämring, dels ock därför att man å många orter i vårt land företagit centraliseringar av mejeriföretagen på så sätt att flera småmejerier sammanlagits till ett större. På grund av de längre avstånden mjölken härigenom kommer att transporteras har det blivit nödvändigt att i stor utsträckning övergå från hästfordonstransport till automobiltransport. Ungefär samma förhållande gör sig gällande beträffande transporter av slaktdjur. Genom att slaktdjurshandeln i största utsträckning numera omhändertagits av slakteriföreningarna i landet bli transporter av slaktdjur både flera och längre, än då slakten skedde i hemorten. Det har i vissa län yppat sig svårigheter att erhålla tillstånd för ovan berörda transporter. Många ansökningar om trafiktillstånd av detta slag ha av länsstyrelserna avslagits med motiveringar, som ur praktisk synpunkt ej kunna godtagas. Det synes oss därför synnerligen nödvändigt att, för att kunna på ett tillfredsställande sätt och utan onödigt tidsutdräkt och kostnad få dessa transporter ordnade, det lämnas vederbörande större rörelsefrihet än vad nu gällande förordning medgiver.

I *proposition nr 193 till 1933 års riksdag* anhöll Kungl. Maj:t om riksdagens yttrande över ett förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen, däri föreslogs bland annat sådan avfattning av 24 § i nämnda förordning, att under begreppet linjetrafik fölle ej endast trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka utan jämväl trafik, som regelbundet bedrives mellan vissa orter, även om densamma framgår å olika vägsträckor.

*Andra lagutskottet*, som till behandling förehade nyssnämnda proposition, yttrade i utlåtande, nr 31, i fråga om förslaget om ändrad definition av begreppet linjetrafik:

Den ändrade innebörd av begreppet linjetrafik, som i propositionen föreslagits, synes icke komma att få nämnvärd betydelse för den lojala trafiken. Däremot synes den lämna ökad möjlighet att beivra den maskerade linjetrafik, som nu flerstädes utövas. Med hänsyn härtill tillstyrker utskottet den föreslagna förändringen av definitionen å linjetrafik.

I detta sammanhang har inom utskottet diskuterats ett linjetrafiken berörande särskilt spörsmål. Flerstädes förekommer det, att ett antal lantbrukare

eller en mejeriförening utbjuder körning av mjölk från de olika producenterna till mejeriet på ackord, därvid körning kan erhållas till billigare pris än det, som begäres enligt den taxa, vilken tillämpas av trafikutövare, som innehar tillstånd till linjetrafik å den vägsträcka, där mjölkkörningen skall äga rum. Därest omständigheterna äro sådana, att dylik ackordskörning anses skola falla under begreppet linjetrafik enligt den föreslagna definitionen, vill utskottet framhålla, att med hänsyn till nödvändigheten av att förbilliga lantbrukets omkostnader ett verkligt behov av sådan körning kan anses föreligga. Enligt utskottets mening synes därför denna ackordskörning i allmänhet ej böra förhindras enbart av den anledningen, att någon trafikutövare redan innehar allmänt tillstånd till linjetrafik å vägen förbi de platser, där mjölkkörningen är avsedd att äga rum. Genom att i förekommande fall giva trafikstillståndet för mjölkköraren sådan inskränkt omfattning, att detsamma kommer att avse allenast körning av mjölk och möjligen andra lantbruksprodukter, synes vederbörande länsstyrelse hava möjlighet att förhindra obehörig konkurrens med redan förefintliga trafikföretag utan att därigenom billigare körning av mjölk och andra lantbruksprodukter förhindras.

Riksdagen godkände utskottets utlåtande.

Genom en *kungl. förordning den 14 juni 1933*, vilken trätt i kraft den 1 januari 1934, verkställdes, bland annat, den av Kungl. Maj:t föreslagna ändringen i 24 § motorfordonsförordningen.

1932 års trafikutredning har i anslutning till den i detta utlåtande å sid. 29 återgivna tabellen, upptagande, bland annat, antalet i de särskilda länen i början av år 1933 i yrkesmässig trafik använda lastautomobiler, fäst uppmärksamheten på huru ojämnt antalet lastautomobiler i linjetrafik vore fördelat mellan länen. Ett flertal län med talrik befolkning och stort automobilbestånd i övrigt företedde sålunda anmärkningsvärt låga siffror. Enligt trafikutredningens uppfattning torde detta förhållande knappast kunna förklaras på annat sätt än att skiljaktig tillämpning i olika län gjort sig gällande beträffande frågan, huruvida vissa slag av godstransporter, särskilt transporter av mjölk eller andra livsmedelsprodukter för en i ett eller annat avseende begränsad grupp av beställares räkning, vore att hänföra till linjetrafik.

Utskottet vill i detta sammanhang omnämna, att, enligt vad utskottet erfarit, åtminstone under senare år åtskilliga personer, vilka innehaft tillstånd till länstrafik för godsbefordran, ställts under åtal för olaga linjetrafik för godsbefordran. Transporterna ha i ett flertal fall gällt mjölk, smör och andra lantbruksprodukter. Då domstolarna haft att taga ställning till dessa åtal, har stor tvekan yppats i fråga om den grad av regelbundenhet, som bör krävas för att linjetrafik skall anses föreligga (se t. ex. NJA 1935: 471 och 1933 not. B 516—518 samt Svea hovrätts utslag 1932 nr 1,040 och 1,096, 1933 nr 152 och 927 samt 1934 nr 1,275).

Vid *förra årets riksdag* hemställdes i likalydande motionerna I: 53 av herr Löfvander m. fl. och II: 135 av herr Nilsson i Steneberg m. fl., att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring i motorfordons

förordningen, att för transport av mjölk till mejeri och konsumtionsort samt slaktdjur och slakteriprodukter ej skulle erfordras särskilt tillstånd.

I sitt över motionerna avgivna utlåtande, nr 11, hemställde andra lagutskottet, att motionerna icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd, varvid utskottet till stöd för denna hemställan yttrade:

Det i motionerna berörda spörsmålet är av sådan betydelse, att det enligt utskottets mening förtjänar att tagas under statsmakternas omprövning. Av vad utskottet anfört framgår emellertid, att detta spörsmål för närvarande är under övervägande av 1932 års trafikutredning samt att trafikutredningens arbete torde komma att avslutas tämligen snart. Under sådana förhållanden finner utskottet sig icke böra hemställa till riksdagen att i anledning av motionerna göra någon framställning hos Kungl. Maj:t.

Reservation avgavs av herr K. G. Westman och ytterligare sju av utskottets ledamöter, vilka ansett, att utskottets utlåtande bort erhålla följande lydelse:

Vid 1933 års riksdag har utskottet i sitt ovan omtalade utlåtande nr 31, vilket godkänts av riksdagen, erinrat om de svårigheter, som föreligga i det fall, att ett antal lantbrukare eller en mejeriförening utbjuder körning av mjölk från de olika producenterna till mejeriet på ackord, varvid körning kan erhållas till billigare pris än det, som begäres enligt den taxa, vilken tillämpas av trafikutövare, som innehar tillstånd till linjetrafik å den vägsträcka, där mjölkkörningen skall äga rum. Genom vad som anförts i motionerna och genom den utredning, som utskottet verkställt, har styrkts, att olägenheterna av den lagtillämpning, som i detta avseende äger rum särskilt i vissa delar av landet, blivit så känbara, att en rättelse för den jordbrukande befolkningen framstår som ett betydelsefullt önskemål, vilket kräver ett snart beaktande. Med anledning härav anser utskottet skäl föreligga att fästa Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på angelägenheten, att den transportfråga, som behandlas i motionerna, utan dröjsmål vinner en ur praktiska synpunkter tillfredsställande lösning.

Utskottet får för den skull hemställa, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta, att riksdagen utan dröjsmål måtte beredas tillfälle att fatta ståndpunkt rörande lagstiftning i det spörsmål, som framförts i motionerna I: 53 och II: 135.

Reservationen bifölls av båda kamrarna, varefter riksdagen avlät skrivelse, nr 70, i ämnet till Kungl. Maj:t.

1932 års trafikutredning har i sitt betänkande med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik behandlat frågan, huruvida transporter av vissa slags varor borde helt eller delvis undantagas från bestämmelserna om allmän automobiltrafik. Trafikutredningen har därvid erinrat om vissa bestämmelser i utländsk rätt och härutinnan anfört:

Icke sällan förekommer, att vissa slag av transporter helt eller delvis förklarats icke vara underkastade vanliga regler om yrkesmässig trafik. Sålunda gäller exempelvis enligt den engelska Road and Rail Traffic Act av 1933 att densamma icke är att tillämpa på, bland annat, vissa transporter för jordbruks- och därmed jämförliga ändamål eller på begravningstransporter eller transporter för polis, brandkår eller ambulans eller för vissa transporter för kommunala myndigheters räkning exempelvis för gatuhållning m. m.

Enligt i Österrike gällande bestämmelser får befordran av ett tämligen stort antal varor, såsom öl, is, mjölk, bröd, levande djur, mineraloljor, kemikalier och konditorivaror äga rum med specialvagnar utan särskilt tillstånd, varjämte handels- och trafikministern kan i särskilda fall medgiva ytterligare undantag.

Enligt i Ungern gällande bestämmelser är likaledes transport av ett avsevärt antal varor, företrädesvis livsmedelsprodukter, icke underkastad de inskränkningar, som i övrigt gälla för godstransporter med automobil.

Trafikutredningen anför vidare:

Ett aktuellt spörsmål är frågan, huruvida, i motsvarighet till vissa bestämmelser i utländsk rätt, transporter av vissa slags varor, såsom t. ex. av mjölk, trädgårds-, lantbruks- eller mejeriprodukter, timmer och skogsprodukter, flyttsaker m. m., böra helt och hållet eller i vissa avseenden undantagas från tillämpningen av de för den allmänna automobiltrafiken i övrigt gällande bestämmelser. De förslag, som vid olika tillfällen framkommit i sådant syfte, särskilt så vitt transporter av mjölk angår, äro huvudsakligen föranledda av intresset av att dylika transporter må kunna anordnas utan hinder av så vittgående inskränkningar, som kunna anses motiverade för varuforslingen med lastbilar i övrigt.

Med avseende å detta spörsmål torde till en början böra erinras, att vi avsett att genom individualisering av trafiktillstånden möjliggöra för de tillståndsbeviljande myndigheterna att tillgodose särskilda trafikbehov utan att samtidigt tillgången på transportlägenheter för andra ändamål behöver ökas utöver vad som motsvarar behovet. Ju mera en dylik individualiserad tillståndsgivning kommer till användning, desto mera torde också möjligheten att erhålla erforderligt trafiktillstånd för dylika begränsade ändamål ökas. Det synes oss därför icke vara anledning att befara, att behovet av transporter för nämnda ändamål icke skulle kunna tillgodoses, även om tillstånd till dylika körningar alltjämt kräves. Då tillika icke allenast närtrafikutövarna ålagts körskyldighet envar inom sitt trafikområde utan även fjärrtrafikutövarne ålagts förpliktelse att mot bestämd taxa utföra körning på vilket avstånd som helst, synas trafikanternas intressen i nu ifrågavarande avseende vara tillräckligt tillgodosedda; och vi hava på grund därav icke funnit anledning att helt undantaga dylika transporter från tillämpningen av de bestämmelser, som eljest gälla för den allmänna automobiltrafiken för godsbefordran. Däremot hava vi ansett lätnader böra beredas vissa slag av dylika transporter, nämligen då fråga är om trafik uteslutande för befordran av mjölk eller av slaktdjur eller av skogsprodukter från avverkningsplatsen, såväl vid behandlingen av ansökningar om tillstånd därtill som i fråga om trafikens bedrivande. Bestämmelser i sådant syfte hava influtit under §§ 4, 9 och 10.

Trafikutredningen har i § 4 sista stycket i sitt förslag upptagit 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, kom-

mer 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 kan vara 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.

En redogörelse för de yttranden, som avgivits över dels trafikutredningens förslag i denna del, dels ock ovannämnda skrivelse nr 70 av 1935 års riksdag, återfinnes å sid. 68 och 69 i propositionen.

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.

*Föredragande departementschefen* anför under § 4 i propositionen nr 161:

Vad 1936 års trafiksakkunniga 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.

Utskottet vill slutligen erinra, att i åtskilliga motioner, som väckts i anledning av propositionen nr 161, frågan om undantagsbestämmelser för vissa slag av transporter blivit föremål för uttalanden.

I motionen II: 707 av herr Pehrsson i Bramstorp m. fl. yttras bland annat:

I propositionen har Kungl. Maj:t icke efterkommit tidigare framkomna önskemål att transporter av mjölk, slaktdjur m. m. skulle få ske utan sär-

skilda reglerande bestämmelser. Kungl. lantbruksstyrelsen har ifrågasatt 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». Icke heller detta lantbruksstyrelsens mycket rimliga förslag har i propositionen beaktats.

Vi anse det vara för jordbruket nödvändigt att få sina transporter av mjölk, slaktdjur m. m. ordnade utan fördyring genom reglerande bestämmelser och anse, att vid reglering av den yrkesmässiga biltrafiken sådana varor, som av jordbrukets utövare och av jordbrukets föreningar transporteras från och till mejerier, slakthus o. s. v., lämnas utom regleringen. Vi hänvisa för övrigt på denna punkt till motionerna I: 290 och II: 581 vid årets riksdag.

I likalydande motionerna I: 325 av herr Johan Bernhard Johansson och II: 708 av herr Lindmark har hemställts, att riksdagen i anledning av propositionen måtte uttala, att den i § 4 sista stycket i propositionen föreslagna undantagsbestämmelsen bör gälla även i fråga om transporter från avverkningsplatserna av skogsprodukter samt beträffande transporter av färsk fisk.

I motionen II: 709 av herrar Gustafsson i Välsnäs och Meyerhöffer har uttalats, att de lättnader, som enligt propositionen anses böra komma transport av mjölk och slaktdjur till del, med lika stort fog böra medgivas även transport av skogsprodukter från avverkningsplatsen samt färsk fisk.

*Utskottet.* Under de senaste åren har inom jordbrukets område utförts ett omfattande organisationsarbete, vilket i vissa hänseenden skapat ändrade förutsättningar för såväl förädling som avsättning av jordbrukets produkter. Mejerirörelsen har sålunda erhållit allt större betydelse samtidigt som rörelsens centralisering till färre företag föranlett längre transportvägar. De höjda kvalitetskraven på mjölk och mjölkprodukter ha ökat behovet av att dessa varuslag snabbt forslas till mejeri eller konsument. Slakt av djur sker numera mindre ofta på den egna gården utan slaktdjuren transporteras till slakteri.

Dessa förändringar ha väsentligt underlättats av de genom automobiltrafikens snabba utveckling förbättrade kommunikationerna. Tillgången till automobiler för transport av skogsprodukter från avverkningsplats ha vidare ökat möjligheterna för ett effektivt skogsbruk, och även fisket har erhållit förbättrade avsättningsmöjligheter, enär den färska fisken numera kan med bil snabbt föras till städer och andra konsumtionsorter.

Den nuvarande regleringen av den yrkesmässiga trafiken hindrar ett fullt utnyttjande av lastbilstransporternas fördelar. Den mindre näringsutövaren, vars rörelse icke är så stor att anskaffandet av en egen lastbil kan vara ekonomiskt lönande, är hänvisad till att för sina transporter anlita utövare av yrkesmässig trafik. Detta ställer sig i många fall kostsamt och obekvämt. Med den stränga tolkning av begreppet yrkesmässig trafik, som kommit till uttryck i åtskilliga uppmärksammade avgöranden av domstolarna, kräves tillstånd till sådan trafik även för det fall, att en förening av lantbrukare med

föreningen tillhöriga bilar utför transporter mot ersättning för föreningsmedlemmarnas räkning, samt jämväl för det fall, att en lantbrukare med sin bil transporterar varor mot ersättning åt någon eller några närboende lantbrukare. Det har visat sig svårt att erhålla tillstånd till transporter för lantbrukets räkning, och det vill synas, som om vissa länsstyrelser icke tagit tillräcklig hänsyn till jordbrukets säregna förhållanden utan ofta ogillat ansökningar av denna art under hänvisning till att det föreliggande trafikbehovet redan vore täckt.

1935 års riksdag anhöll i skrivelse till Kungl. Maj:t, att Kungl. Maj:t måtte låta riksdagen utan dröjsmål taga ställning till det spörsmål, som berörts i de vid nämnda riksdag väckta motionerna I: 53 och II: 135. Kungl. Maj:t har i sitt förslag till förordning om yrkesmässig trafik med automobil upptagit vissa undantagsbestämmelser från det i propositionen föreslagna systemet om sådan trafik, som uteslutande avser befordran av mjölk eller slaktdjur, i syfte att medgiva större frihet för dylika transporter.

Enligt utskottets mening är det av stor vikt, att ifrågavarande spörsmål snarast erhåller en tillfredsställande lösning. Utskottet anser starka skäl tala för att transporter uteslutande av mjölk eller produkter därav eller av slaktdjur eller av färsk fisk eller av skogsprodukter från avverkningsplats undantagas från de bestämmelser, som gälla den yrkesmässiga trafiken i allmänhet.

Utskottet vill därför föreslå riksdagen att hos Kungl. Maj:t anhålla, att sådan ändring snarast vidtages i gällande motorfordonsförordning, att dylika transporter undantagas från tillämpningen av stadgandena i 24—29 §§ i förordningen. En dylik ändring kan enligt utskottets mening lämpligen verkställas i form av ett tillägg till 23 § av förslagsvis följande lydelse:

Till yrkesmässig trafik äro dock icke att hänföra transporter uteslutande av mjölk eller produkter därav eller av slaktdjur eller av färsk fisk eller av skogsprodukter från avverkningsplats, vilka automobils ägare eller förare eller den som eljest har rätt att förfoga över automobilen åtagit sig att mot ersättning under viss tidsperiod utföra för en eller flera uppdragsgivares räkning.

### Hemställan.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

**A)** att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t an- Sid. 52—56.  
mäla, att riksdagen vid granskning av det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil, i anslutning till vad i motionerna I: 337, I: 362, II: 682, II: 697, II: 707, II: 709, II: 724 och II: 728 hemställts, funnit förslaget icke böra läggas till grund för lagstiftning i ämnet.

**B)** att riksdagen, i anledning av motionerna II: 707 och Sid. 52—56.  
II: 728, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl.

<sup>1</sup> Hänvisning till den sida i detta utlåtande, där utskottets motivering återfinnes.

Maj:t under beaktande av vad i utskottets utlåtande anförts ville upptaga ärendet till fortsatt beredning samt, därest nytt förslag i ämnet komme att innehålla bestämmelser, innefattande mera betydande ingrepp i näringsfriheten, framlägga en sådan lagstiftning för riksdagen i enlighet med § 87 rege- ringsformen;

C) att riksdagen, i anledning av motionerna I: 290 och II: 581, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga sådan ändring i gällande motorfordons- förordning, att transporter uteslutande av mjölk eller pro- dukter därav eller av slaktdjur eller av färsk fisk eller av skogsprodukter från avverkningsplats måtte undantagas från tillämpningen av de särskilda bestämmelser, som gälla för den yrkesmässiga trafiken;

D) att motionerna II: 707 och II: 728, i den mån de icke blivit beaktade genom vad utskottet ovan under A) och B) hemställt, icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd;

E) att motionerna I: 325, I: 338, I: 339, I: 340, II: 679, II: 680, II: 681 och II: 708 icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd; samt

F) att motionerna I: 290 och II: 581, i den mån de icke blivit beaktade genom vad utskottet ovan under C) hemställt, icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 2 juni 1936.

På andra lagutskottets vägnar:

K. G. WESTMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar K. G. Westman, Linder\*, Frändén\*, Gustaf Tamm, Sam Larsson\*, Hagman, Karl Bodin\* och Forslund\*;

från andra kammaren: herrar Hage\*, Wallerius\*, Johanson\* i Hallagården, Olovson i Västerås, Skoglund<sup>1</sup>, Petterson\* i Hällbacken<sup>1</sup>, Molander\*, Hassler<sup>2</sup>, Hermansson<sup>2</sup> och Sandberg.

<sup>1</sup> Närvarande endast vid behandlingen av motionerna I: 290 och II: 581.

<sup>2</sup> Ej närvarande vid behandlingen av motionerna I: 290 och II: 581.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.



### Reservationer:

1) av herrar *Linder, Hagman, Forslund, Hage, Olovson* i Västerås och *Hermansson*, vilka ansett, att utskottets yttrande bort erhålla följande lydelse:

Föreliggande förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil, över vilket Kungl. Maj:t anhållit om riksdagens yttrande, utgör ett svar på riksdagens i skrivelse (nr 364) år 1932 gjorda hemställan, 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. En redogörelse för gången av denna numera slutförda utredning är tidigare lämnad i utskottets utlåtande.

Då 1932 års riksdag gjorde sin förenämnda hemställan, befann sig landets järnvägsväsen sedan någon tid i en allvarlig ekonomisk kris, som i främsta rummet torde vara att tillskriva konkurrensen från den snabbt växande motortrafikens sida. Den sedan dess inträdande allmänna förbättringen av konjunkturläget i vårt land har visserligen medfört även en förbättring i järnvägarnas ställning, men denna är alltjämt för en betydande del av vårt lands enskilda järnvägar att betrakta såsom mycket svag och osäker. Det torde icke råda något tvivel därom, att en förr eller senare inträdande ny försämring av konjunkturerna kommer att allvarligt hota flera av dessa järnvägars fortsatta existens. Därtill kommer, att den skarpa konkurrensen på transportväsendets område mer och mer gjort sig kännbar även för vår inrikes sjöfart, som, enligt vad de gjorda utredningarna ådagalagt, av den anledningen arbetar under avsevärda svårigheter, vilka även de helt naturligt komma att förvärras, när en sänkning av konjunkturkurvan inträder. Att den yrkesmässiga lastbilstrafiken — som här närmast är ifrågasatt till reglering — samtidigt i stor utsträckning nödgas bedrivas under pressade ekonomiska och andra sociala förhållanden har likaledes framgått av de verkställda utredningarna och är i övrigt från många håll omvitnat.

Vid sådant förhållande finner utskottet starka skäl tala för, att den av 1932 års riksdag åsyftade regleringen inom transportväsendet icke uppskjutes enbart av den anledningen, att vi för tillfället befinna oss i ett jämfört med år 1932 förbättrat konjunkturläge. För en lugn och måttfull lösning av föreliggande problem torde den nuvarande tidpunkten vara mera lämpad än den, då en ny kris inträtt och krav på mera långtgående åtgärder kunna förväntas bli framställda.

Problemet om en reglering inom transportväsendet står på dagordningen i alla länder, där motortrafiken nått en mera nämnvärd utveckling. Orsaken härtill ligger givetvis icke i någon önskan eller strävan att hindra motorismen eller försvåra dess fortsatta utveckling. Automobilen har blivit ett ytterst värdefullt och numera oundgängligt redskap i samfärdselns tjänst, och

dess betydelse som ett snabbt och smidigt kommunikationsmedel torde komma att ytterligare växa. Att motorismen överhuvud taget medfört ett allvarligt trafikproblem ligger emellertid däri, att den genom sin konkurrens i många fall undergrävt betingelserna för de äldre trafikmedlens existens utan att den förmår helt övertaga dessas uppgifter. Den därigenom uppstående faran för förlust av samhälleligt sett nödvändiga transportmedel har föranlett statsmakterna i skilda länder att vidtaga eller överväga åtgärder, ägnade att trygga samhället dess behov av nödiga kommunikationer.

De åtgärder, som i nämnda syfte genomförts eller planerats, ha på vissa håll varit av genomgripande natur, gående ut på bland annat en mer eller mindre omfattande tvångsuppdelning av fraktmarknaden mellan de olika kommunikationsmedlen. Utskottet delar föredragande departementschefens mening därom, att ingrepp av denna art icke böra, eller i varje fall icke utan nödtvång böra tillgripas, och utskottet finner det vara en grundläggande förtjänst hos det framlagda förslaget, att det på intet sätt åsyftar att bestämma vilka trafikmedel som för olika fall skola användas, utan lämnar avgörandet därav åt den trafikerande allmänheten.

Förslagets huvudprincip innebär, som av utskottets lämnade redogörelse framgår, en organisatorisk och författningsmässig tudelning av den yrkesmässiga bilgodstrafiken i närtrafik och fjärrtrafik. Avsikten därmed är att söka åstadkomma en med hänsyn till läget inom hela transportväsendet önskvärd fastare taxebildning inom motortrafiken, särskilt fjärrtrafiken. Ett förverkligande av denna princip skulle utan tvivel bidra till en stabilisering av fraktnivån, ägnad att lättare än vad nu är fallet möjliggöra för de olika kommunikationsmedlen att lägga en säkrare basis för sina inkomst- och utgiftsberäkningar. För allmänheten skulle den föreslagna organisationen garantera en lätt och säker tillgång till biltransporter och dessa transporters utförande på vederhäftigt sätt. Vad utövarna av den yrkesmässiga biltrafiken beträffar är det att märka, att förslaget förutsätter att dessa själva skola bilda och omhänderhava för bedrivande av trafiken, även fjärrtrafiken, nödiga organisationer m. m., varigenom de tillförsäkras det avgörande inflytandet över alla med trafikens praktiska ordnande sammanhängande spörsmål.

Som av den tidigare i utlåtandet givna redogörelsen framgår, är det föreliggande förslaget ett resultat av ett nära fyraårigt utredningsarbete, fullgjort under medverkan även av målsmän för den yrkesmässiga biltrafiken och från övriga kommunikationsgrenar. Samtliga utredningsmän hava enhälligt förordat de principer, varpå förslaget vilar. Att detta ändå från vissa håll mötts med gensagor är, med hänsyn till att det delvis gäller ett nytt lagstiftningsområde, i och för sig knappast ägnat att förvåna. Emellertid synes det utskottet såsom om den tvekan, som yppats inför förslaget, i allt väsentligt härleda sig från en felbedömning av de konsekvenser, som ett genomförande av förslaget skulle medföra.

Sålunda ha farhågor uttalats för, att den föreslagna regleringen med dess för fjärrtrafiken fastställda, bestämda taxor skulle medföra, att den yrkes-

mässiga biltrafikens kunder i betydande utsträckning komme att övergå till att forsla gods med egna bilar. Därigenom skulle ävenledes en icke behövlig eller önskvärd ansvällning av godsbilparken komma att äga rum. Utskottet, som förutsätter att taxorna för fjärrtrafiken icke komma att sättas högre än biltrafikens egna självkostnader kräva, finner för sin del de sålunda uttalade farhågorna ogrundade. Ett genomförande av den föreslagna organisationen skulle skänka ökad styrka och stadga åt biltrafiken, medföra ett närmare samarbete mellan dess olika utövare och därigenom leda till ett jämnare och mera fullständigt utnyttjande av den tillgängliga vagnparken med lägre driftkostnader och förbättrade inkomster som följd. Att ett bättre och mera rationellt utnyttjande av det använda bilbeståndet icke komme att medföra en ökning utan snarare verka återhållande i fråga om godsbilarnas antal ligger i öppen dag. Förslaget synes också rönt häftigt motstånd från bilhandelshåll, vilket rimligtvis knappast varit fallet, om dess genomförande kunnat antagas komma att leda till en ansvällning av bilparken.

Från den yrkesmässiga lastbilstrafikens sida har uttalats, att de avsedda närtrafikområdena kunna befaras i vissa fall bli för små och icke medgiva nödig rörelsefrihet. Ehuru utskottet anser, att den i förslaget givna formuleringen för bestämmande av närtrafikområdenas storlek och gränser är väl funnen med tanke på de skiftande förhållanden, som kunna råda i olika delar av vårt land, vill utskottet dock ifrågasätta, huruvida icke, med hänsyn till de önskemål som uttalats, en viss minimistorlek för närtrafikområdena bör i författningen angivas. Vad övriga från samma håll till utskottet framförda önskemål beträffar lära de, i den mån de kunna anses sakligt grundade och icke äventyra huvudsyftet med den föreslagna regleringen, böra upptagas till prövning vid förslagets slutgiltiga fastställande.

I detta sammanhang vill utskottet jämväl erinra om följande uttalande av departementschefen till statsrådsprotokollet vid tillsättandet av 1936 års trafiksakkunniga.

'Ytterligare en fråga, som synes förtjänt att i detta sammanhang tagas under närmare övervägande, är spörsmålet om behövligheten av åtgärder för en sanering av mängden nu befintliga trafikillstånd i syfte att, där skäl därtill föreligga, vinna bättre anpassning efter det verkliga trafikbehovet. Det får nämligen anses vara av socialt icke ringa betydelse, att de trafikutövare, som helt ägna sig åt den yrkesmässiga automobiltrafiken, så vitt möjligt vinna sysselsättning stor nog för att tillförsäkra dem en rimlig bärgning.'

Utskottet som delar den sålunda uttalade uppfattningen finner med denna knappast väl förenligt att tillmötesgå de krav på vittgående undantag från förordningen om yrkesmässig trafik, som i vissa motioner framställts, enär de skulle leda till ett förvärrande i stället för ett förbättrande av tillståndet inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken.

Slutligen finner sig utskottet böra uttala sig om det förslag till andra än organisatoriska åtgärder för trafikens reglerande som framförts av järnvägsstyrelsen och av vissa motionärer. Nämnade förslag syftar bland annat till att stärka järnvägarnas ställning i konkurrensen genom dels en allmän sänk-

ning av järnvägarnas taxor, dels en höjd beskattning av de tyngre motorfordonen. Vad den senare frågan beträffar vill utskottet erinra därom, att denna redan bragts under Kungl. Maj:ts prövning genom innevarande års riksdag gjorda hemställan (skrivelse nr 154) till Kungl. Maj:t om verkställande av utredning angående bilbeskattningen. Vad åter beträffar spørsmålet om en allmän sänkning av järnvägstaxorna hyser även utskottet den mening, att en sådan bör komma till stånd i den omfattning ett förändrat prisläge och rimlig hänsyn till näringslivet kräver. Men den synes icke böra ensidigt givas karaktär av en mot övriga trafikmedel, lastbilar och sjöfart, riktad konkurrensåtgärd. Tveksamt torde också vara i vad mån de enskilda järnvägarna, som icke äga samma ekonomiska grundval som statsbanorna, förmå bära en mera avsevärd taxesänkning. Önskvärt vore, om i samband med den kommande behandlingen av förenämnda spørsmål den lika viktiga som svårlösta frågan om en rationalisering av det splittrade enskilda järnvägsnätet, eventuellt genom detsammans införlivande med statens järnvägar, kunde bliva ur olika synpunkter ingående prövad.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

*att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen vid granskning av det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil funnit förslaget böra, med de jämkningar som kunna föranledas av vad i utskottets utlåtande anförts, läggas till grund för lagstiftning i ämnet,*

*samt att de i ärendet väckta motionerna, i den mån de icke blivit besvarade genom vad utskottet ovan hemställt, icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.»;*

2) av herr *Molander*.