

Nr 27.

Ankom till riksdagens kansli den 17 maj 1940 kl. 4 e. m.

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

Genom en den 8 mars 1940 dagtecknad proposition, nr 115, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag *dels* anhållit om riksdagens yttrande över ett vid propositionen fogat förslag till förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., *dels ock* föreslagit riksdagen att å sjätte huvudtiteln för budgetåret 1940/41 till statens biltrafiknämnd anvisa vissa belopp.

I anledning av nämnda proposition hava inom riksdagen väckts följande motioner, nämligen inom första kammaren nr 158 av herrar *Nordenson* och *Sylwan*, nr 159 av herr *Johan Bernhard Johansson* och herr *Frändén* samt i andra kammaren nr 215 av herr *Anderson* i Norrköping, nr 216 av herr *Eriksson* i Frägsta och nr 242 av herrar *Henriksson* och *Arnemark*.

För de i motionerna framställda yrkandena, vilka samtliga avse ändringar i olika hänseenden i Kungl. Maj:ts förslag, kommer redogörelse att lämnas i det följande vid behandling av de särskilda delarna av detta.

Nämnda proposition och i anledning av densamma väckta motioner hava hänvisats, i vad avser anvisande av anslag till statens biltrafiknämnd, till statsutskottet, samt i övrigt till lagutskott. I sistnämnda avseende hava desamma behandlats av andra lagutskottet.

I samband med behandlingen av den på andra lagutskottet ankommande delen av propositionen och förenämnda motioner har utskottet förehaft jämväl följande inom riksdagen före propositionens avlåtande väckta motioner, nämligen i första kammaren nr 27 av herrar *Löfvander* och *Persson* ävensom i andra kammaren nr 58 av herrar *Olsson* i Kullenbergstorp och *Lundgren* samt nr 146 av herr *Svedman* m. fl.

För innehållet i sistnämnda motioner, vilka samtliga avse ämnen, som behandlas i Kungl. Maj:ts nu förevarande förslag, kommer redogörelse att lämnas i samband med utskottets behandling av motsvarande delar av Kungl. Maj:ts förslag.

Det i propositionen intagna författningsförslaget är av följande lydelse.

F ö r s l a g
till
förrordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Häri genom förordnas som följer:

Begreppet yrkesmässig trafik.

1 §.

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

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

2 §.

Från tillämpningen av bestämmelserna om yrkesmässig trafik i denna förordning undantagas:

- 1) transporter med ambulansbil, som äges eller drives av stat, landsting, kommun eller sjukvårdsanstalt;
- 2) transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter eller ägg ävensom transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri.

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 förordnat.

Om uppsikt över den yrkesmässiga trafiken.

3 §.

Det ankommer på en central myndighet — *statens biltrafiknämnd* — samt länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken och främjande av en sund utveckling av densamma.

Biltrafiknämnden skall hava sitt säte i Stockholm och bestå av minst fem och högst sju ledamöter, vilka förordnas av Konungen för viss tid. Konungen utser en av ledamöterna till ordförande samt en till ställföreträdare för denne. För annan ledamot än ordförande förordnar Konungen ersättare.

Till ledamöter och ersättare skola utses personer med insikt eller erfarenhet i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- eller näringsintressen, som be-

röras av den yrkesmässiga trafiken. En av ledamöterna bör vara lagkunnig.

Avgår ledamot eller ersättare, förordnar Konungen annan för återstående delen av den tid, för vilken den avgångne varit utsedd.

Närmare föreskrifter angående biltrafiknämndens verksamhet meddelas av Konungen.

Olika slag av yrkesmässig trafik och rätt till dess bedrivande.

4 §.

Med *linjetrafik* förstås i denna förordning yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods å viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om automobilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt.

Yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linjetrafik, benämnes *beställningstrafik*.

5 §.

Yrkesmässig trafik må bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd (*trafik-tillstånd*).

Tillstånd till bedrivande av linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastautomobil med en lastförmåga överstigande 3,500 kilogram eller att till viss lastautomobil koppla sådan släpvagn, vars högsta lastförmåga, tillsammans med automobilens, överstiger 4,000 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden.

Tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad meddelas av polismyndigheten i staden.

I övriga fall meddelas trafikillstånd av länsstyrelse i det län, varest linjetrafik skall äga rum eller stationsort för beställningstrafik skall förläggas.

6 §.

Vad i denna förordning stadgas angående trafikillstånd skall i tillämpliga delar gälla jämväl beträffande tillstånd till ökning av det antal automobiler, med vilket yrkesmässig trafik må av tillståndshavare bedrivas, eller till insättande av släpfordon i sådan trafik eller till sådant utbyte av automobil eller släpfordon, som medför höjning av den största last eller det största antal passagerare, som enligt meddelat tillstånd må befordras med fordon i trafiken.

Om ansökningsförfarandet.

7 §.

1 mom. Vid ansökan om trafikillstånd skola fogas handlingar, som äro ägnade att bestyrka sökandens lämplighet såsom utövare av det slag av yr-

kesmässig trafik, ansökningen avser, ävensom, där ej fråga är om linjetrafik för personbefordran, uppgift om typ och antal av de automobiler och släpfordon, som äro avsedda att användas i trafiken, med angivande av den största last eller det högsta antal personer, som skall kunna med varje automobil eller släpfordon befordras.

Vid ansökan skall fogas styrkt avskrift av densamma, så ock av de handlingar, som därtill höra. Vad sålunda är stadgat äger dock ej tillämpning å handlingar av vidlyftigare beskaffenhet.

2 mom. Ansökan om tillstånd till linjetrafik skall, utöver vad i 1 mom. angives, 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 turlista för befordringen, som önskas fastställd, och om huru trafiken i övrigt skall anordnas och bedrivas.

3 mom. Ansökan om tillstånd till beställningstrafik skall tillika innehålla uppgift om stationsort.

8 §.

Över ansökan om sådant tillstånd till linjetrafik, som det tillkommer länsstyrelse att bevilja, skall länsstyrelsen ej mindre höra vederbörande polismyndighet samt trafikföretag och sammanslutningar av utövare av yrkesmässig automobiltrafik, som beröras av den ifrågasatta trafiken, än även, om förhållandena därtill föranleda, på lämpligt sätt lämna vederbörande vägstyrelse, kommuner och andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig. Avser ansökningen rätt till linjetrafik med omnibus uteslutande inom viss stad eller inom stad med dess närmaste omgivning, skall, om ansökningen icke sker å stadens vägnar, dylikt tillfälle alltid beredas vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet i staden.

Över ansökan om tillstånd till sådan linjetrafik, för vars bedrivande biltrafiknämndens tillstånd erfordras, skall nämnden infordra yttrande av vederbörande länsstyrelser, som hava att verkställa erforderlig utredning under tillämpning av bestämmelserna i första stycket.

9 §.

1 mom. Över ansökan om sådant tillstånd till beställningstrafik, som det ankommer på länsstyrelse att bevilja, skall länsstyrelsen höra polismyndigheten i den ort, varest automobil, som kommer att användas i trafiken, avses skola hava sin stationsort, samt genom tillkännagivande i på förhand bestämd tidning bereda trafikföretag, sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik samt andra inom länet, vilka ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig. Kostnaderna för nämnda tillkännagivande skola gäldas av sökanden.

Därest lokalområde kan komma att omfatta delar av flera län, skall den länsstyrelse, som äger meddela trafiktillstånd, över ansökningen höra övriga vederbörande länsstyrelser, vilka före yttrandes avgivande hava att verk-

ställa erforderlig utredning, varvid bestämmelserna i första stycket skola äga motsvarande tillämpning.

2 mom. Över ansökan om sådant tillstånd till beställningstrafik, vars beviljande ankommer på biltrafiknämnden, skall nämnden infordra yttrande av vederbörande länsstyrelse och skola därvid i övrigt bestämmelserna i 1 mom. i tillämpliga delar gälla.

3 mom. Vad i 1 mom. är stadgat skall ock i tillämpliga delar iakttagas beträffande behandling av ansökan om sådant trafiktillstånd, vars meddelande ankommer på polismyndighet i stad.

10 §.

Ansökan om trafiktillstånd må, utan hinder av vad i 8 och 9 §§ föreskrivits, genast avslås, därest det synes uppenbart, att densamma ej bör beviljas.

11 §.

Utän hinder av vad i 8 och 9 §§ är stadgat må infordrande av yttranden inskränkas eller underlåtas, då ansökan avser tillstånd

att i linjetrafik uteslutande befordra skolbarn och lärare till och från skola,

att med en eljest i linjetrafik insatt omnibus eller personautomobil tillfälligt ombesörja beställningstrafik inom visst begränsat område eller å viss vägsträcka,

att för en tid av högst sex månader öka antalet automobiler eller insätta släpfordon i viss trafik,

att i beställningstrafik utbyta omnibus eller personautomobil,

att utbyta lastautomobil eller släpfordon, såvitt därigenom den största sammanlagda last, som enligt gällande trafiktillstånd må medföras å fordonen, icke höjes till mer än två och ett halvt ton eller eljest med mer än femton procent, eller

att jämlikt 20 § i linjetrafik för personbefordran medföra gods eller släpfordon för godsbefordran med en högsta lastförmåga av femhundra kilogram.

Om trafiktillstånds meddelande m. m.

12 §.

Trafiktillstånd må meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behöfvlig samt i övrigt lämplig.

Trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkande omständigheter befinnes lämplig såsom utöware av yrkesmässig trafik. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökans ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan. Avser ansökan tillstånd till linjetrafik i konkurrens med trafik, bedriven av förut bestående trafikföretag, skall, därest tillstånd meddelas och förhållandena icke till annat föranleda, tillståndet lämnas inneha-

vare av dylikt företag, därest denne ansökt därom och i övrigt befinnes lämplig såsom trafikutövare.

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Tillstånd till beställnings- trafik må dock meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill äro. Såvitt ej angår linjetrafik för personbefordran, skall tillståndet innefatta föreskrift om det antal automobiler, med vilket trafiken må bedrivas, med angivande av den största last eller det högsta antal personer, som skall kunna med varje automobil befordras. Därest förhållandena därtill för- anleda, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Beträffande linjetrafik skall, såvida ej särskilda omständig- heter till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss väg- sträcka.

13 §.

Vid meddelande av tillstånd till beställningstrafik skall bestämmas ort, å vilken automobil, som brukas i trafiken, skall vara stationerad (*stations- ort*). I fråga om beställningstrafik för godsbeordran skall tillika angivas ett *lokalområde* för trafiken. Lokalområde skall utgöras av län eller sam- manhängande delar av ett eller flera län.

Det ankommer på biltrafiknämnden att efter länsstyrelsernas hörande och i övrigt erforderlig utredning indela riket i lokalområden.

Då med hänsyn till stationsortens belägenhet samt omständigheterna i övrigt så finnes lämpligt, äger biltrafiknämnden med avvikelse från den allmänna indelningen i lokalområden bestämma särskilt lokalområde för viss trafikutövare eller viss grupp av trafikutövare.

Ansökan om sådant särskilt lokalområde, som i föregående stycke sägs, skall ingivas till den myndighet, som enligt 5 § äger meddela trafikstillstånd. Därest ansökan om trafikstillstånd, vars prövning ankommer på länsstyrelse, ej avslås, åligger det länsstyrelsen att med eget yttrande samt den utredning i övrigt, som kan finnas erforderlig, översända ansökan om lokalområde till biltrafiknämnden.

14 §.

För linjetrafik bör tillståndsgivande myndighet efter nödig utredning fast- ställa turlista i erforderlig omfattning.

Tillfälliga avvikelser från fastställd turlista må äga rum på grund av oför- utsedda omständigheter. Det åligger trafikutövaren att om sådan avvikelse göra anmälan på sätt och i den omfattning, den tillståndsbeviljande myn- digheten föreskrivit.

15 §.

Beslut, varigenom biltrafiknämnden meddelat trafikstillstånd, skall del- givas länsstyrelse i län, inom vilket lokalområde eller linjesträckning, som

avses i trafiktillståndet, är beläget, ävensom vederbörande polismyndighet och statspolisavdelnings föreståndare.

Har länsstyrelse meddelat dylikt beslut, skall detsamma delgivas biltrafiknämnden samt vederbörande polismyndighet och statspolisavdelnings föreståndare inom länet. Gäller beslutet sådan beställningstrafik, för vilken lokalområdet skall omfatta delar även av annat län, skall beslutet delgivas jämväl länsstyrelsen i detta län samt vederbörande polismyndighet och statspolisavdelnings föreståndare i sistnämnda län.

Av polismyndighet i stad meddelat beslut om trafiktillstånd skall delgivas biltrafiknämnden, länsstyrelse och statspolisavdelnings föreståndare i länet.

Vad sålunda är stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om beslut om ändring i trafiktillstånd. Om anslag av beslut, varom nu är fråga, stadgas i 44 §.

Om trafikregister.

16 §.

Länsstyrelse skall föra förteckning dels över innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik inom länet dels ock över automobiler, som äro godkända för dylik trafik, dock såvitt angår beställningstrafik, allenast över automobiler med stationsort inom länet.

Förteckning skall föras särskilt för linje- och särskilt för beställningstrafik samt med uppdelning i vardera fallet på trafik för person- och för godsbefordran.

Hos biltrafiknämnden skall föras register över trafik, som bedrives jämlikt tillstånd meddelade av denna myndighet.

Närmare bestämmelser angående förtecknings och registers förande samt om skyldighet för länsstyrelse att till biltrafiknämnden avlämna uppgifter rörande förtecknings innehåll meddelas av Konungen.

Om trafiktillstånds giltighetstid m. m.

17 §.

1 mom. Där trafiktillstånd icke, på sätt i 12 § sägs, begränsas till viss kortare tid, skall detsamma, såvitt ej särskilda omständigheter till annat för-
anleda, meddelas att gälla tills vidare.

2 mom. Har den, som efter tillstånd bedrivit yrkesmässig trafik, avlidit eller försatts i konkurs, må rörelsen utan särskilt tillstånd för dödsboets eller konkursboets räkning fortsättas under en tid av högst ett år från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet.

I fall som i första stycket sägs åligger det dödsboet eller konkursboet, om det vill fortsätta rörelsen, att inom två månader från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet hos 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 fallet dödsboet eller konkursboet icke inom viss av myndigheten fastställd tid anmält annan person, som av myndigheten kan för ändamålet godkännas, anses trafiktillståndet hava upphört den dag, tiden för anmälningsskyldigheten gått till ända eller beslut i frågan meddelades.

18 §.

1 mom. Tillstånd till yrkesmässig trafik må, då tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs eller då skäl eljest föreligga, överlåtas å annan efter medgivande av den myndighet, som meddelat trafiktillståndet.

Vid ansökan om tillståndets överförande å annan skall fogas avtal, som kan hava upprättats rörande överlåtelsen.

Den tillståndsgivande myndigheten har att med avseende å skälen och villkoren för överlåtelsen, lämpligheten hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasättes, samt omständigheterna i övrigt pröva framställningen.

2 mom. Avlider tillståndshavare, vilken bedrivit yrkesmässig trafik såsom självständigt yrke, må den tillståndsgivande myndigheten, på framställning av dödsboet, såsom villkor för tillstånd, som beviljas annan i stället för den avlidne, föreskriva skyldighet för den nye tillståndshavaren att i viss omfattning inlösa den eller de automobiler, som den avlidne eller dödsboet använt i sin trafikrörelse. I samband med sådan föreskrift äger myndigheten jämväl meddela erforderliga bestämmelser för reglerande av inlösningsplikten.

19 §.

Trafiktillstånd kan av myndighet, som meddelat tillstånd, återkallas eller för viss tid indragas vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i denna förordning, vid underlåtenhet att begagna tillståndet ävensom när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer. Har innehavare av trafiktillstånd gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse eller indragning av tillståndet, och kan det antagas, att han skall låta rätta sig utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas. Sådan varning må ej överklagas.

Vad i 15 § är stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om beslut om återkallelse eller indragning av trafiktillstånd. Dylika beslut ävensom beslut om varning skola genom myndighetens försorg delgivas den, som avses med beslutet.

Om vissa med trafiktillstånd förenade rättigheter och skyldigheter.

20 §.

Tillstånd till utövande av yrkesmässig trafik för personbefordran innebär rätt till befordran även av passagerare åtföljande gods på sätt den tillståndsbeviljande myndigheten äger närmare bestämma.

I linjetrafik för personbefordran må jämväl, därest och i den omfattning samma myndighet må finna skäl sådant medgiva, medföras gods för annan än passagerare.

Utan hinder av vad nu är stadgat må, efter anmälan till den tillståndsgivande myndigheten, i linjetrafik för personbefordran medföras gods för postverkets räkning.

21 §.

1 mom. 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 inom stationsorten, jämväl utom denna.

Har i anledning av sådan beställning körning avslutats utom stationsorten, skall automobilen utan onödigt dröjsmål återföras direkt till denna ort. Under återfärden må automobilen även utan föregående, inom stationsorten mottagen beställning tagas i bruk för personbefordran till stationsorten eller till ort, som under färden passeras.

Förare av automobil, använd i trafik, varom nu är fråga, må icke för att erhålla beställning å körning uppställa eller kringföra automobilen utom stationsorten.

2 mom. Därest det för tillgodoseende av tillfälligt behov av persontrafik inom visst område erfordras, äger länsstyrelse medgiva, att automobil må, utan hinder av vad ovan är stadgat, under viss tid eller vid visst tillfälle användas inom sådant område.

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

22 §.

1 mom. Beställningstrafik för godsbefordran må, där ej med trafiktillstånd förenade villkor och bestämmelser annat föranleda, bedrivas inom lokalområdet samt, därest och i den mån så erfordras för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits automobilens förare inom lokalområdet, jämväl utom detta, dock må gods icke avhämtas utom lokalområdet annat än för befordran till ort inom detsamma.

Har i anledning av sådan beställning körning avslutats utom lokalområdet, må automobilen, även utan föregående inom lokalområdet mottagen beställning, tagas i bruk för körning från det lokalområde, där körningen avslutats, tillbaka till det lokalområde, som anvisats trafikutövaren. Tages automobilen ej i anspråk för sådan körning, skall automobilen utan onödigt dröjsmål återföras direkt till stationsorten.

Förare av automobil, använd i trafik, varom nu är fråga, må icke för att erhålla beställning å körning uppställa eller kringföra automobilen utom stationsorten.

2 mom. För godstransport uteslutande inom viss stad må icke användas automobil med stationsort utom staden, där ej länsstyrelse sådant medgivit.

Länsstyrelse må ock, när 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 ortstidning.

3 mom. Vad i 21 § 2 mom. beträffande persontrafik är stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om beställningstrafik för godsbefordran.

23 §.

Innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik är skyldig att mot ersättning enligt fastställd taxa samt under de villkor och enligt de bestämmelser i övrigt, som innehållas i denna förordning eller med stöd av densamma meddelats, ombesörja befordran av personer eller gods å för sådan trafik upplåtta 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,
- c) att befordringen i övrigt icke må anses utesluten till följd av förhållande, som tillståndshavare ej föranlett eller förmått avvärja,
- d) att i beställningstrafik för godsbefordran avgift erlägges av en eller flera beställare för hel automobilast, såvitt ej den tillståndsgivande myndigheten annat föreskrivit,
- e) att eljest giltigt skäl för vägran ej är för handen.

Myndighet, som meddelar trafik tillstånd, äger att i samband därmed närmare ange befordringspliktens omfattning och, där så av särskilda omständigheter påkallas, helt eller delvis medgiva befrielse från ovan stadgad skyldighet.

Har i beställningstrafik ersättning för hel automobilast erlagts, må icke utan samtycke av den eller dem, som erlagt ersättningen, gods för annans räkning samtidigt transporterats å automobilen.

24 §.

Innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik skall, därest den tillståndsbefviljande myndigheten därom förordnat, vara skyldig att ansluta sig till av nämnda myndighet godkänd och under myndighetens uppsikt stående förening av utövare av yrkesmässig trafik med syfte att driva beställningskontor eller handhava de gemensamma uppgifter i övrigt, som myndigheten finner böra för trafikens ordnande åläggas en dylik sammanslutning.

I dylik förening må inträde icke förvägras utövare av sådan trafik, som innefattas i föreningens uppgift.

Om automobiler i yrkesmässig trafik m. m.

25 §.

1 mom. Automobil må icke användas i yrkesmässig trafik utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som meddelat trafiktillståndet, eller, i fråga om trafik, vartill tillstånd medgivits av biltrafiknämnden, av länsstyrelse. Då godkännande sökes, skall företes vederbörligt utdrag ur automobilregistret eller, därest automobilen 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 i yrkesmässig trafik användas släpfordon, utan att fordonet blivit i angiven ordning för trafiken godkänt. Vid godkännande, som ovan sägs, skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må i yrkesmässig trafik befordras med automobilen eller släpfordonet.

För befordran av personer i yrkesmässig trafik må lastautomobil godkännas allenast, då särskilda förhållanden därtill föranleda. Därvid skola för trafiken påkallade anordningar å lastautomobilen godkännas av länsstyrelse eller, i fråga om trafik, vartill tillstånd meddelats av polismyndighet, av denna. Tillika skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet.

Ej må automobil godkännas, med mindre det visas, att försäkringsplikten fullgjorts.

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

2 mom. Automobil, som användes i yrkesmässig trafik för personbefordran, skall sist inom ett år efter närmast föregående besiktning uppvisas för besiktningsman i det tjänstgöringsdistrikt, inom vilket automobilen har sin hemort, för att undergå 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 och varder den påtalade bristfälligheten ej inom av besiktningsmannen föreskriven tid avhjälpt, skall besiktningsmannen 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 trafiktillståndet meddelats av annan myndighet än länsstyrelsen i det län, där automobilen har sin hemort, skall automobilens ägare så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från det besiktningen avslutats till dylik myndighet insända bevis om att besiktningen verkställts.

De befogenheter, som jämlikt motorfordonsförordningen tillkomma läns-

styrelse 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 trafiktillstånd.

3 mom. 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.

4 mom. Där så finnes påkallat, äger länsstyrelse föreskriva, att omnibus skall vara försedd med förbandslåda av modell, som fastställts av medicinalstyrelsen.

5 mom. Automobil, som användes i beställningstrafik för personbefordran, skall, där ej myndighet, som meddelat trafiktillståndet, på grund av särskilda skäl annorlunda föreskrivit, vara försedd med av myndigheten godkänd, lätt avläsbar taxameter.

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

26 §.

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

Om förare av automobil i yrkesmässig trafik.

27 §.

1 mom. 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.

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

3 mom. 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 fastställs av Konungen, gäller för trafik inom hela riket.

Vad i motorfordonsförordningen stadgas om utfärdande av duplettkörkort

skall äga motsvarande tillämpning beträffande utfärdande av duplettrafik-kort.

4 mom. 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 utfärdande.

5 mom. Länsstyrelse, som utfärdat trafikkort, må, när anledning därtill förekommer, återkalla detsamma eller, om det kan antagas, att förare skall utan sådan åtgärd låta rätta sig, meddela varning. Sådan varning må ej överklagas. Beslut om återkallelse eller varning skall genom länsstyrelsens försorg delgivas den, som avses med beslutet. Beslut om återkallelse skall därjämte kungöras rikets polismyndigheter.

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

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

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

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

28 §.

I yrkesmässig trafik tjänstgörande förares arbetstid må under tjugufyra på varandra följande timmar icke, där ej olyckshändelse eller annan dylik särskild omständighet, som ej kunnat förutses, annat påkallar, överskrida elva timmar. Då tjänstgöringen ej kan på annat sätt lämpligen ordnas, må emellertid arbetstiden utsträckas till tretton timmar, därest arbetstiden under en tidrymd av fyrtioåtta timmar ej överskrider sammanlagt tjugutvå timmar.

I arbetstiden skall inräknas all den tid, föraren till följd av sin tjänstgöring tillbringar å automobil, som brukas i trafiken, så ock tid, som åtgår för automobilens skötsel eller för på- eller avlastning av gods, vilket befordras med bilen, ävensom rast, som understiger trettio minuter eller under vilken föraren icke äger frihet att avlägsna sig från bilen.

Utan uppehåll om minst trettio minuter i följd må ej föraren framföra automobil under längre tid än fem timmar, såvida icke sådan särskild omständighet, som i första stycket sägs, därtill föranleder. Vad sålunda är stadgat skall dock icke, därest ej biltrafiknämnden annat föreskrivit, äga tillämpning å linjetrafik med omnibus eller körningar uteslutande inom stationsort. Uppehåll om mindre än trettio minuter räknas som körtid.

Förare skall åtnjuta minst nio sammanhängande timmar för vila under

varje tidrymd av tjugufyra timmar räknat från början av vilken tjänstgöring som helst, därest ej sådan särskild omständighet, som i första stycket sägs, annat påkallar. Denna vilotid må emellertid två gånger under varje period av sju sammanhängande dygn minskas intill sju timmar.

Då synnerliga skäl därtill föranleda, äger biltrafiknämnden i erforderlig omfattning föreskriva ytterligare begränsning av arbetstiden samt jämväl i övrigt medgiva avvikelser från vad ovan är stadgat.

Om taxa i yrkesmässig trafik.

29 §.

1 mom. Utövare av yrkesmässig trafik skall vara underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas av myndighet, vilken meddelat trafiktillståndet; dock att taxa för beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad skall fastställas i den ordning, § 23 i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 angiver.

2 mom. Taxa för yrkesmässig trafik skall ange avgifter, som trafikutövaren må äga rätt att för person- eller godsbefordran kräva (maximiavgifter).

3 mom. Myndighet, som äger fastställa taxa, må, då särskilda förhållanden därtill föranleda, beträffande linjetrafik för person- eller godsbefordran i stället för maximiavgifter fastställa avgifter, som skola av trafikutövare oförändrade tillämpas (fasta avgifter).

4 mom. Allmänna grunder för uppställning av taxor fastställas av biltrafiknämnden efter länsstyrelsernas hörande.

5 mom. Över förslag till sådan taxa, som det tillkommer länsstyrelse att fastställa, bör länsstyrelsen, när förhållandena därtill föranleda, bereda trafikföretag, innehavare av tillstånd till transportförmedling, på vilkas rörelse den ifrågasatta taxan kan komma att inverka, sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik, som ärendet kan angå, samt representanter för näringslivet tillfälle att yttra sig.

Därest lokalområde skall omfatta delar av flera län, skall därjämte länsstyrelse, som äger fastställa taxa, över förslag till taxa höra övriga vederbörande länsstyrelser.

6 mom. Innan taxa av biltrafiknämnden fastställs, skall nämnden infordra yttrande av vederbörande länsstyrelse, som har att verkställa erforderlig utredning under tillämpning av bestämmelserna i föregående moment.

7 mom. Är taxa för yrkesmässig trafik inom visst område fastställd, skall, om resan börjat inom detta område men utsträcker även till annat område, den i förstnämnda område gällande taxan fortfarande tillämpas, där ej avtal träffas om tillämpning av den för det andra området gällande taxan.

8 mom. Förare av automobil i yrkesmässig trafik, för vilken taxa är fastställd, skall under färd medhava taxan för att på begäran av trafikant eller polisman uppvisas.

Om statistiska uppgifter m. m.**30 §.**

Om skyldighet att i yrkesmässig trafik föra anteckningar angående förarens arbetstid ävensom angående skyldighet att för offentlig myndighet uppvisa och under viss tid förvara dylika anteckningar meddelas bestämmelser av Konungen eller den myndighet, Konungen förordnar.

31 §.

Utöware av yrkesmässig trafik skall vara skyldig att föra transporthandlingar och driftstatistik i enlighet med bestämmelser, som biltrafiknämnden eller länsstyrelse, som utfärdat trafiktillstånd, må finna skäl meddela, ävensom att till nämnda myndigheter insända sådant sammandrag av driftstatistiken eller de uppgifter angående trafiken i övrigt, som av dem infordras.

I övrigt skola transporthandlingarna och driftstatistiken hållas tillgängliga för granskning av nämnda myndigheter när helst så påfordras.

Allmänna grunder för uppställning av transporthandlingar och driftstatistik fastställas av biltrafiknämnden.

Om uthyrningsrörelse.**32 §.**

1 mom. Yrkesmässig uthyrning av automobil utan att förare ställes till förfogande må ske endast efter tillstånd av länsstyrelsen i det län, varest rörelsen skall bedrivas.

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

2 mom. Över ansökan skall länsstyrelse infordra vederbörandes yttranden, på sätt i 9 § 1 mom. närmare angives.

3 mom. Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behöfelig och lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma. Vad i 12 § tredje stycket samt 17 och 18 §§ är stadgat skall i tillämpliga delar gälla i fråga om uthyrningsrörelse.

Tillstånd kan, när anledning därtill förekommer, av länsstyrelsen återkallas eller för viss tid indragas. Har tillståndshavaren gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse eller indragning av tillståndet, och kan det antagas, att han skall låta rätta sig utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas. Sådan varning må ej överklagas.

Beslut, innefattande meddelande av tillstånd eller ändring i eller indragning på viss tid eller återkallelse av förut meddelat tillstånd, skall genom länsstyrelsens försorg delgivas biltrafiknämnden samt vederbörande polismyndighet och statspolisavdelnings föreståndare.

Beslut om återkallelse eller indragning av tillstånd eller om varning skall genom den beslutande myndighetens försorg delgivas den, som avses med beslutet.

Vad i 16 § är stadgat om skyldighet att föra förteckning över innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik samt automobiler i sådan trafik skall äga motsvarande tillämpning å uthyrningsrörelse.

4 mom. Automobil må icke användas i uthyrningsrörelse utan att vara därför godkänd av den länsstyrelse, som meddelat tillstånd till rörelsen. Då godkännande sökes, skall företes intyg av besiktningsman, att automobilen är lämplig för uthyrningsrörelse, varjämte skall visas, att försäkringsplikten fullgjorts. Vid godkännande skall bestämmas det högsta antal personer eller den största last, som må i uthyrningsrörelse befordras med automobilen.

Godkännande kan, när anledning därtill förekommer, av länsstyrelsen återkallas eller för viss tid indragas.

Om den eller de automobiler, som äro godkända för användning i uthyrningsrörelse, så ock om härutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelse lämna vederbörande besiktningsman underrättelse.

5 mom. Automobil, som användes i uthyrningsrörelse, skall för det ändamål, varom i 25 § 2 mom. 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 25 § 2 mom. stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om automobil, som användes i uthyrningsrörelse.

6 mom. Automobil, som användes i uthyrningsrörelse, må icke föras av eller tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrker sig vara innehavare av gällande körkort för automobil och hava fyllt tjuguet år. Sådan automobil må ej heller föras av någon särskilt för detta ändamål mot ersättning anlita person, dock må utan hinder härav dylik person användas vid färd genom stad eller tätbebyggt samhälle.

7 mom. Utöware av uthyrningsrörelse skall vara skyldig att föra anteckningar över verkställda uthyrningar och angående rörelsen i övrigt i enlighet med bestämmelser, som vederbörande länsstyrelse, som utfärdat tillståndet, må finna skäl meddela, ävensom att till nämnda myndighet insända sådant sammandrag av dessa anteckningar eller de uppgifter i övrigt, som av densamma infordras.

Anteckningarna skola hållas tillgängliga för granskning av biltrafiknämnden, vederbörande länsstyrelse eller polismyndighet när helst så påfordras.

Allmänna grunder för uppställning av sådana anteckningar fastställas av Konungen eller den myndighet, Konungen förordnar.

Om förmedling av godstransporter med automobil.

33 §.

1 mom. Rörelse, varigenom någon yrkesmässigt åt allmänheten ombesörjer hopsamlade eller mottagande av gods till en eller flera upplags-

platser 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*. Därest genom dylik rörelse förmedlas regelbundna transporter mellan vissa orter, må densamma, med undantag som nedan under 2 mom. angivas, drivas endast efter tillstånd av biltrafiknämnden.

Regelbunden transport mellan två orter skall i fall, varom i denna paragraf är fråga, anses föreligga, därest mellan dem vanligen två eller flera transporter för kalendervecka äga rum i samma riktning.

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

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

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

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

4) förmedling av godstransporter uteslutande inom stad, såvitt ej biltrafiknämnden annorledes förordnat.

I fråga om godsbefordran uteslutande inom visst annat område än stad eller å viss vägsträcka äger biltrafiknämnden, därest förhållandena därtill föranleda, föreskriva, att regelbunden transport enligt denna paragraf skall anses föreligga allenast vid större antal turer än vad i 1 mom. angivits eller eljest förordna, att vad om transportförmedling är stadgat icke skall äga tillämpning.

3 mom. Ansökan om tillstånd, som i 1 mom. sägs, skall innehålla uppgift om den eller de orter, varest rörelsen är avsedd att bedrivas, samt de orter, till vilka regelbundna transporter skola äga rum. Ansökan skall tillika innehålla uppgift om den taxa samt, i förekommande fall, den turlista för befordring av gods, som önskas fastställd, och om huru rörelsen i övrigt skall anordnas och utövas.

Om behandling av ansökan om tillstånd skall gälla vad om ansökan om linjetrafik är i 8 § sista stycket stadgat.

4 mom. Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behöflig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökningens ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan.

Tillstånd skall ställas å viss fysisk eller juridisk person. I samband med meddelande av tillstånd skola angivas de orter, mellan vilka regelbundna

transporter må äga rum, samt meddelas de villkor och bestämmelser i övrigt, som prövas nödiga.

Vad i 14 och 29 §§ är stadgat ifråga om linjetrafik ävensom vad i 16, 17, 18 och 19 §§ är föreskrivet skall äga motsvarande tillämpning å transportförmedling, som i denna paragraf sägs.

5 mom. Innehavare av tillstånd till transportförmedling skall vara skyldig att föra driftstatistik i enlighet med bestämmelser, som biltrafiknämnden må finna skäl meddela, ävensom att till nämnden insända sådant sammandrag av driftstatistiken eller de uppgifter angående rörelsen i övrigt, som av nämnden infordras.

I övrigt skall driftstatistiken hållas tillgänglig för granskning av biltrafiknämnden, när helst så påfordras.

Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

34 §.

1 mom. Bedriver någon linje- eller beställningstrafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling utan att vara berättigad till drivande av sådan trafik eller rörelse, varom fråga är,

eller bryter någon i övrigt mot föreskrifterna i 21 eller 22 §§, straffes 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 vid ådömande av ansvar för motsvarande förseelse enligt detta moment.

2 mom. Bryter någon mot föreskrifterna i 25 § 2 mom. första stycket eller 5 mom. första stycket eller i 32 § 5 mom. första punkten,

eller uraktlåter någon, som innehar tillstånd till yrkesmässig trafik, att fullgöra skyldighet, som enligt 23 § åligger honom,

eller bryter förare mot vad i 28 § är stadgat eller mot föreskrift, som meddelats med stöd av samma paragraf, eller använder innehavare av trafik-tillstånd förare till arbete i strid mot vad i samma paragraf eller i dylik föreskrift är stadgat,

eller uraktlåter utövare av yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling honom jämlikt 31 § eller 32 § 7 mom. eller 33 § 5 mom. åliggande skyldighet,

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

eller fordras vid yrkesmässig trafik betalning i strid mot fastställd taxa, eller åsidosätts i övrigt av vederbörande myndighet vid meddelande av trafik-tillstånd eller tillstånd till bedrivande av uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller eljest enligt denna förordning lämnade föreskrifter, straffes den felande med dagsböter.

3 mom. Brukas i yrkesmässig trafik automobil eller släpfordon, som ej godkänts för sådan trafik,

eller brukas i uthyrningsrörelse automobil, som ej godkänts för sådan rörelse,

straffes den, som utövar trafiken eller rörelsen, med dagsböter.

Ägde förare vetskap därom, att godkännande, varom ovan sägs, icke lämnats, vare jämväl han förfallen till ansvar, som nyss sagts.

4 mom. Förer någon automobil i yrkesmässig trafik eller automobil, som förhyrts i uthyrningsrörelse, utan att vara därtill berättigad, straffes med dagsböter.

Till enahanda ansvar gör sig envar förfallen, vilken såsom förare av automobil i yrkesmässig trafik eller av förhyrd automobil anställer och brukar den, som icke äger föra fordonet, ävensom envar, vilken eljest överlämnar åt eller tillåter annan att föra sådan automobil utan att denne är därtill berättigad.

35 §.

Med böter från och med tio till och med trehundra kronor straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 27 § 5 mom. andra stycket eller 29 § 8 mom.

Till enahanda straff vare den förfallen, som åsidosätter föreskrifterna i 25 § 2 mom. femte stycket eller 5 mom. eller i 32 § 5 mom. andra stycket, jämfört med förstnämnda stadgande.

36 §.

Har innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling ådömts straff för förseelse mot denna förordning, eller har högre rätt meddelat utslag i mål, vari underrätt ådömt sådant straff, åligger det domstolen att inom åtta dagar från utslagets avkunnande översända avskrift av utslaget till vederbörande tillståndsgivande myndighet.

37 §.

De för ägare av automobil 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 automobil 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 denna förordning skall ådömas innehavare av tillstånd att utöva yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling.

38 §.

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

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

39 §.

Finner biltrafiknämnden, länsstyrelse eller polismyndighet anledning till återkallelse eller indragning på viss tid av trafik tillstånd eller trafik kort eller tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller godkännande eller medgivande, varom i denna förordning förmäles, skall vederbörande, därest befogethet i sådant avseende icke tillkommer denne, därom göra framställning hos den myndighet, som har att besluta i ärendet.

Biltrafiknämnden äger med iakttagande av stadgad besvärstid under vederbörande besvärinstans' prövning draga beslut, som av länsstyrelse eller polismyndighet enligt denna förordning meddelats.

40 §.

Böter, som enligt denna förordning ådömas, tillfalla kronan.

Särskilda föreskrifter.

41 §.

Uttrycken *automobil*, *personautomobil*, *omnibus*, *lastautomobil*, *motorcykel*, *släpfordon*, *traktortåg* och *hemort* användas i denna förordning i samma bemärkelse som motsvarande beteckningar i motorfordonsförordningen.

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

42 §.

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

43 §.

Ämbets- eller tjänsteman, som har att avgiva utlåtande angående frågor om tillstånd till yrkesmässig trafik eller till rörelse, varom i 32 och 33 §§

förmäles, eller att föredraga eller till föredragning bereda eller besluta i sådana ärenden, må ej

utöva sådan trafik eller rörelse,

eller driva handel med automobiler eller automobiltillbehör eller med bränsle eller smörjmedel för automobiler,

eller vara kommissionär eller agent för annan, som utövar yrkesmässig trafik eller rörelse, varom i 32 och 33 §§ sägs, eller bedriver handel med omförmälda slag av varor, eller för försäkringsföretag, i vad detsamma meddelar försäkringar, som hava 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.

44 §.

Emot beslut, som på grund av denna förordning meddelas av biltrafiknämnden, länsstyrelse eller polismyndighet, må besvär anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gälle beslutet med nedan angivna undantag utan hinder av besvär, intill dess annorlunda kan bli vederbörligen förordnat.

Beslut, som innefattar trafiktillstånd eller tillstånd att bedriva uthyrningsrörelse eller transportförmedling, 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. Dyligt beslut skall anses hava kommit klagande till del den dag, då beslutet tillkännagivits genom anslag i vederbörande myndighets lokal. Sådant tillkännagivande bör ske inom fem dagar från beslutets dag.

Beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd eller annat tillstånd, som ovan sagts, vare ej gällande förrän den, som avses med beslutet, därav erhållit del.

Beslut om återkallelse av trafik kort skall, där ej länsstyrelsen annorlunda förordnat, gå i omedelbar verkställighet.

45 §.

För tillämpning av denna förordning erforderliga föreskrifter meddelas av Konungen.

Övergångsbestämmelser.

Denna förordning skall träda i kraft den 1 juli 1941, från och med vilken dag motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284), i vad densamma ej dessförinnan satts ur kraft, skall upphöra att gälla. På biltrafiknämnden,

länsstyrelser och 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. Från och med ikraftträdandet skall förordningen, under iakttagande av vad nedan är stadgat, tillämpas jämväl på yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse, vartill tillstånd dessförinnan meddelats.

Vid förordningens ikraftträdande gällande tillstånd till linjetrafik skola efter denna tidpunkt fortfarande äga giltighet. Vid samma tidpunkt gällande tillstånd till stads- eller länstrafik skola därefter gälla såsom tillstånd till beställningstrafik med stationsort på plats, som för detta ändamål tidigare anvisats; åliggande det emellertid vederbörande utöware av trafik för godsbefordran att, därest han efter förordningens ikraftträdande önskar fortsätta sin rörelse, dessförinnan anmäla detta till vederbörande länsstyrelse för att erhålla uppgift om lokalområde. Motsvarande anmälningsskyldighet skall, för erhållande av närmare uppgift om stationsort, åligga utöware av länstrafik för personbefordran.

Gällande bestämmelser om yrkesmässig trafik med automobil innehållas i de stadganden, vilka ännu återstå såsom gällande rätt av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930, nämligen §§ 23—29 a ävensom därtill anknutna ansvars- och tillämpningsbestämmelser i nämnda förordning. I övrigt har innehållet av 1930 års förordning ersatts av bestämmelserna i motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936.

Frågan om reformering av omförmälda bestämmelser om yrkesmässig trafik har emellertid sedan länge varit aktuell och föremål för olika sedan år 1932 pågående, av riksdagen påkallade utredningar.

På grundval av betänkanden, utarbetade av två utredningsorgan (*1932 års trafikutredning* under ordförandeskap av landshövdingen A. von Sneidern och *1936 års trafiksak-kunniga* under ordförandeskap av landshövdingen S. Lübeck) framlade Kungl. Maj:t genom proposition nr 161 för 1936 års riksdag förslag till ny författning i detta ämne.

Förslaget vann emellertid icke riksdagens gillande; i skrivelse, nr 419, anhöll riksdagen, att Kungl. Maj:t ville, under beaktande av vad i utlåtande nr 54 av andra lagutskottet anförts upptaga ärendet till fortsatt beredning.

Närmast föranledde denna riksdagens hemställan, att dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet jämlikt erhållet bemyndigande av Kungl. Maj:t tillkallade nio sakkunniga (förste vice talmannen, numera landshövdingen *Ola Jeppsson*, Visby, ledamoten av riksdagens andra kammare, agronomen friherre *Arvid Louis Gerard De Geer*, Hanaskog, åkeriägaren *Carl Lindberg*, Varberg, dåvarande ledamoten av riksdagens andra kammare, numera byråchefen *Ragnar Lundqvist*, Rotebro, ledamoten av riksdagens andra kammare, ombudsmannen *Johan Albert Hermansson*, Norrköping, direktö-

ren *Percy Gustaf Waldemar Ternström*, Göteborg, direktören *Gösta Wilhelm Robert Wahlstedt*, Stockholm, trafikchefen *Hans Erik Verner Malmquist*, Nora, samt ombudsmannen *Johan Arvid Mårdh*, Stockholm) för att inom departementet biträda med utredning rörande ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga biltrafiken.

De sakkunniga, vilka antagit namnet *1936 års trafikutredning*, hava såsom resultat av sitt arbete överlämnat ett den 18 december 1938 dagtecknat betänkande med förslag till förordning angående yrkesmässig biltrafik m. m. (Statens offentliga utredningar 1938: 59).

En sammanfattning av trafikutredningens förslag har lämnats å sid. 26—29 i propositionen, vartill utskottet hänvisar.

Över förslaget hava yttranden avgivits av ett flertal myndigheter och sammanslutningar förtecknade å sid. 29 i propositionen.

Det förslag, som förelades 1936 års riksdag, avsåg, såvitt godstransporter angår, att åstadkomma en på nya principer byggd organisation av den yrkesmässiga automobiltrafiken genom uppdelning av densamma i två huvudgrupper, närtrafik och fjärrtrafik. I motsats härtill bygger, såsom föredragande departementschefen framhållit, det nu föreliggande förslaget i huvudsak på hittills tillämpade principer i fråga om den yrkesmässiga trafikens bedrivande, men har samtidigt upptagit vad som i tidigare utarbetade förslag befunnits vara av värde och förenligt med en dylik grundläggande synpunkt.

Utskottet.

Förslaget är därför i huvudsak inriktat på att söka avhjälpa praktiska olägenheter, som erfarenheten visat vara förenade med nu gällande bestämmelser, och på att i erforderlig omfattning komplettera dessa bestämmelser. Såsom föredragande departementschefen framhållit, gör förslaget icke anspråk på att innefatta en slutgiltig reglering av de många problem och intressekonflikter, som förekomma på detta område. Ett fortsatt aktgivande på utvecklingens krav och en alltjämt fortgående anpassning av lagstiftningen därefter äro jämväl efter utskottets mening nödvändiga, även om bestämmelser på grundval av det nu föreliggande förslaget meddelas. I detta avseende torde kunna förväntas, att den föreslagna biltrafiknämnden, som både genom sin sammansättning och sina i förordningen anvisade uppgifter måste få kännedom om näringslivets och yrkesutövarnas behov på nu ifrågasvarande område, vidtager erforderliga åtgärder för att lagstiftning och rättstillämpning skola följa och befrämja utvecklingen. På samma gång torde också genom den statistik angående den yrkesmässiga biltrafiken och den översikt över tillämpningen av gällande bestämmelser på ifrågasvarande område, som kommer att samlas hos biltrafiknämnden, grund att läggas för ett mera tillförlitligt bedömande av med densamma förenade spörsmål än hittills.

Utskottet har funnit det i propositionen framlagda förslaget i huvudsak tillfredsställande och anser, att detsamma bör läggas till grund för nya stad-

ganden i ämnet. Vad angår några mera betydelsefulla delar av Kungl. Maj:ts förslag har utskottet velat uttala följande.

I likhet med departementschefen anser utskottet en större planmässighet i meddelandet av trafiktillstånd kunna befrämjas genom en överflyttning av prövningen av vissa mera betydelsefulla tillståndsfrågor till ett centralt organ, statens biltrafiknämnd. I fråga om tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran torde för detta ändamål även vara till gagn, att antalet tillståndsbeviljande organ, som för närvarande utgör omkring 140 — nämligen överståthållarämbetet, länsstyrelserna samt polismyndigheterna i rikets städer — väsentligt inskränkes, i det att antalet tillståndsmyndigheter avses för framtiden skola uppgå till allenast 26, nämligen överståthållarämbetet, länsstyrelserna och biltrafiknämnden. Härigenom torde även en bättre anpassning av tillgången på särskilt större bilar efter trafikbehoven i olika delar av landet kunna åstadkommas än vad tidigare varit fallet.

Från allmänhetens liksom från trafikutövarnas synpunkter torde det komma att visa sig vara till fördel, att ett flertal tidigare gällande inskränkande bestämmelser i fråga om rätt att i beställningstrafik för godsbefordran utnyttja bilarnas lastkapacitet enligt förslaget äro avsedda att definitivt upphävas. I samma riktning torde även komma att verka bestämmelser, varigenom såväl person- som lastbilar kunna för tillgodoseende av ett tillfälligt trafikbehov under synnerligen enkla former överflyttas från ett område till ett annat samt tillstånd till vissa slag av trafik, där så anses lämpligt, meddelas utan föregående remiss eller efter ett förenklat remissförfarande.

Slutligen har förslaget även avsett att närmare reglera vissa för trafikutövarna betydelsefulla frågor, beträffande vilka behovet av nya eller utförligare bestämmelser är allmänt erkänt. Till dylika frågor äro att räkna bland annat frågor i samband med överlåtelse av trafiktillstånd eller i samband med tillståndshavares dödsfall eller konkurs, om rätt att bedriva uthyrningsrörelse med automobil, att ombesörja förmedling av transporter i yrkesmässig automobiltrafik samt om skyldighet för trafikutövare att under vissa omständigheter ansluta sig till en av vederbörande myndighet godkänd förening för handhavande av vissa, för trafikutövarna gemensamma angelägenheter.

Vid granskning av förslagets detaljer och de väckta motionerna har utskottet ansett sig böra göra de uttalanden, som här nedan intagas.

2 §.

I denna paragraf meddelas föreskrifter om undantag från i förordningen meddelade bestämmelser om yrkesmässig trafik.

För närvarande gäller i detta avseende *dels* enligt § 23 i 1930 års förordning, att de särskilda bestämmelserna angående yrkesmässig trafik icke skola äga tillämpning, där automobil användes för transport uteslutande av mjölk, mjölkprodukter eller slaktdjur, *dels ock* enligt 56 § andra stycket samma förordning att, därest beträffande vissa andra motorfordon eller motorred-

skap (än de i första stycket angivna) undantag i särskilt hänseende från förordningen visas vara påkallat, bestämmelser härom meddelas av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

I samband med denna paragraf har utskottet till behandling upptagit följande motioner, nämligen I: 159 av herr *Johan Bernhard Johansson* och herr *Frändén*, II: 216 av herr *Eriksson* i Frägsta, I: 27 av herrar *Löfvander* och *Persson* samt II: 58 av herrar *Olsson* i Kullenbergstorp och *Lundgren* ävensom II: 146 av herr *Svedman m. fl.* Ingen av dessa motioner innefattar yrkande, som utgör hinder för bifall till Kungl. Maj:ts förslag i nu förevarande del. Däremot böra, därest och i den mån motionerna anses böra bifallas, de av Kungl. Maj:t föreslagna bestämmelserna antingen genom tillägg till det i propositionen under förevarande paragraf framlagda förslaget eller genom särskild författning kompletteras med ytterligare undantagsbestämmelser av i motionerna angiven omfattning.

I *motionen I: 159* föreslås, att de i 2 § föreslagna undantagsbestämmelserna måtte utvidgas till att gälla även transport av skogsprodukter från avverkningsplatsen.

I de likalydande *motionerna I: 27 och II: 58*, vilka väckts före avlåtandet av Kungl. Maj:ts nu förevarande proposition, föreslås, att transport av sockerbeter och betmassa måtte likställas med transport av mjölk- och slaktdjur och sålunda få utföras utan särskilt tillstånd.

I *motionen II: 216* föreslås, att bland de i 2 § punkt 2 förekommande undantagen måtte upptagas även skolskjutsar.

I *motionen II: 146*, vilken motion jämväl väckts före propositionens avlåtande, föreslås, att riksdagen måtte besluta sådan ändring i gällande trafikbestämmelser, att förbudet mot utövande av yrkesmässig trafik må kunna för län eller viss del därav genom länsstyrelses beslut sättas ur kraft, vad beträffar utnyttjande av motorfordon i jordbrukets tjänst, under förutsättning att mobilisering eller förstärkt försvarsberedskap blivit anbefalld för länet eller orten i fråga.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för i motionerna gjorda yrkanden, får utskottet hänvisa till motionerna.

Över motionerna I: 27 och II: 58 har utskottet i vederbörlig ordning inhämtat utlåtanden från järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen ävensom från länsstyrelserna i Kristianstads och Malmöhus län samt från Sveriges trafikbilägares riksorganisation och Sveriges betodlares centralförening u. p. a.

Över motionen II: 146 har utskottet i förenämnda ordning inhämtat yttranden från statens transportkommission, statens livsmedelskommission, länsstyrelserna i Östergötlands, Gotlands, Kristianstads och Malmöhus län ävensom av Sveriges trafikbilägares riksorganisation och riksförbundet landsbygdens folk.

Omförmälda, av utskottet inhämtade utlåtanden ävensom däri åberopade yttranden äro såsom bilagor fogade till detta betänkande.

Utskottet.

Vid bedömande av frågan om behovet av ytterligare undantagsbestämmelser utöver vad Kungl. Maj:ts förslag innebär må till en början erinras om den befogenhet, som enligt 22 § 3 mom. i förslaget är avsedd att tillkomma länsstyrelse. Enligt detta stadgande äger länsstyrelse, därest det för tillgodoseende av tillfälligt behov av godstrafik inom visst område erfordras, medgiva, att automobil må, utan hinder av vad eljest är stadgat om skyldighet att efter avslutad körning återföra automobil till stationsorten, under viss tid eller vid visst tillfälle användas inom sådant område. Beslut varom nu är fråga ankommer på länsstyrelsen i det län, varest automobilens stationsort är belägen, eller, om bilen är avsedd att användas i annat län, på länsstyrelserna i de båda länen gemensamt.

Avsikten med detta stadgande — vilket i motsvarande mån gäller även persontrafik (21 § 2 mom.) — är bland annat, att, därest ett tillfälligt stegrat trafikbehov inom ett visst område kan tillgodoses genom ett överskott av bilar inom angränsande eller närliggande områden, medgiva möjlighet att temporärt överflytta detta överskott till det område, där behovet av ytterligare trafikmedel gör sig gällande. Såvitt särskilt lastbilstrafiken angår, har man, såsom framgår av vad i detta avseende anförts i 1936 års proposition (sid. 77), åsyftat bland annat att exempelvis vid timmerdrivningar, vägarbeten och större byggnadsarbeten kunna till arbetsplatsen flytta överskott av bilar från angränsande trakter utan att under arbets säsongen återföra dem till stationsorten.

Vidare må erinras, att enligt 12 § i Kungl. Maj:ts förslag bör, därest förhållandena därtill föranleda, trafiktillstånd begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Även detta stadgande avser att möjliggöra tillgodoseende av tillfälliga eller speciella trafikbehov utan intrång på den yrkesmässiga trafiken i övrigt och torde bliva att tillämpa bland annat i sådana fall, då tillstånd finnes erforderligt under en begränsad säsong eller för vissa specialtransporter.

Slutligen må erinras, att enligt 2 § andra stycket äger, därest beträffande viss yrkesmässig trafik undantag i särskilt hänseende från förordningen visats vara påkallat, Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar, meddela bestämmelser härom.

Vad därefter innehållet av de särskilda motionerna angår, må med avseende å till en början *motionen I: 159* erinras, att frågan, huruvida särskilda bestämmelser böra meddelas för underlättande av transporter av skogsprodukter, under senare år upprepade gånger dryftats. Närmare redogöres härför i trafikutredningens betänkande sid. 101—103, vartill i detta sammanhang må hänvisas.

Av samma betänkande framgår (sid. 108), hurusom med anledning av en av trafikutredningen till överståthållarämbetet och länsstyrelserna gjord förfrågan endast en länsstyrelse — i Norrbottens län — synes hava uttryckligen förordnat sådant undantag.

Av vad ovan anförts framgår, hurusom uppkommande behov av att under en viss säsong eller eljest tillfälligt öka tillgången på lastautomobiler inom

ett visst område kan inom ramen av de av Kungl. Maj:t föreslagna bestämmelserna tillgodoses såväl genom överflyttning av bilar från annat område som genom särskilda trafiktillstånd, avseende det slag av transporter, varom för tillfället är fråga. Att från bestämmelserna om yrkesmässig trafik helt undantaga transporter av skogsprodukter torde otvivelaktigt i många fall allvarligt hota de yrkesmässiga trafikutövarnas ekonomi, som ofta nog torde till väsentlig del vara baserad på tillgång till dylika transporter. Betecknande är i detta avseende ett i trafikutredningens betänkande (sid. 108) anfört yttrande av länsstyrelsen i Gävleborgs län, vari framhålles, att ett frivilligt av skogstransporterna från tillståndsprövningen åtminstone under de i länet rådande förhållandena borde leda till ett övervägande av tillståndsprövningens fullständiga upphävande. Även länsstyrelsen i Västernorrlands län anser, att ett undantagande av skogsprodukter utan tvivel skulle ställa en mycket betydande del av godstransporterna inom länet utom behovsprövningen.

På grund av ovan anförda förhållanden har utskottet funnit erfarenhet böra till en början avvaktas angående verkningarna av de av Kungl. Maj:t i förevarande avseende föreslagna bestämmelserna, och i överensstämmelse härmed har utskottet ej heller ansett motionen I: 159 böra för närvarande föranleda någon riksdagens åtgärd.

Vad ovan anförts beträffande det ifrågasatta undantagandet av skogsprodukter torde i allt väsentligt kunna åberopas även beträffande det i *motionerna I: 27* och *II: 58* väckta förslaget, att transport av sockerbeter och betmassa måtte undantagas från bestämmelserna om yrkesmässig trafik. Erinras må, att järnvägsstyrelsen, svenska järnvägsföreningen, länsstyrelsen i Malmöhus län och Sveriges trafikbilägares riksorganisation avstyrkt bifall till motionerna, varjämte länsstyrelsen i Kristianstads län förklarar sig hysa stor tvekan rörande lämpligheten av det i motionerna väckta förslaget. Å andra sidan har Sveriges betodlares centralförening tillstyrkt bifall till motionerna, varjämte statens livsmedelskommission ifrågasatt författningsändring i det syfte motionerna avse.

Utskottet förutsätter emellertid, att vederbörande myndigheter utnyttja de befogenheter, som enligt ovan anförda stadganden tillkomma dem för att tillgodose näringslivets behov i oförmälda hänseende liksom också att biltrafiknämnden, i den mån kompletterande bestämmelser för samma ändamål kunna visa sig erforderliga, därom gör framställning till Kungl. Maj:t. Om det i rådande krissituation skulle visa sig erforderligt att redan före ikraftträdandet av den i propositionen föreslagna förordningen äga tillgång till bestämmelser med det i sistnämnda motioner angivna syftet, bör det ankomma på Kungl. Maj:t att meddela dylika.

Vad angår det i motionen *II: 216* framförda förslaget, att skolskjutsar måtte upptagas bland de under 2 § angivna undantagen, må erinras, att enligt Kungl. Maj:ts förslag (11 §) infordrande av yttranden må inskränkas eller underlåtas, då ansökan avser tillstånd bland annat att i linjetrafik uteslutande befordra skolbarn och lärare till och från skola.

I propositionen redogöres å sid. 90 och 92 för de synpunkter, som i detta avseende gjort sig gällande. Föredragande departementschefen har icke funnit skäl vare sig att, i enlighet med vad från trafikägarehåll ifrågasatts, meddela inskränkande bestämmelser beträffande rätten att erhålla tillstånd till dylik trafik eller att, på sätt av skolöverstyrelsen föreslagits, meddela särskild föreskrift att även annan än yrkesutövare må, därest fordonet vid bilbesiktning godkänts, utföra trafik, varom nu är fråga. Genom det föreslagna stadgandet kan, framhåller departementschefen, tillståndsförfarandet förenklas, men hinder föreligger enligt detsamma icke för att vare sig vanlig trafikutövare erhåller tillståndet eller att detsamma, med den begränsning, som i detta sammanhang lämpligen synes böra ske, nämligen att tillståndet endast skall avse nämnda slag av transporter, meddelas även annan än den, som eljest innehar tillstånd till bedrivande av yrkesmässig trafik. Härigenom torde enligt departementschefens mening de praktiska önskemål, som i detta sammanhang göra sig gällande, bliva i erforderlig grad tillgodosedda.

Utskottet, som delar denna departementschefens uppfattning, till stöd för vilken jämväl hänsyn till trafiksäkerheten kunna åberopas, har icke funnit förevarande motion böra föranleda ändring i Kungl. Maj:ts förslag, så vitt innehållet av 2 § angår.

Vad angår det i *motionen II: 146* väckta yrkandet, att förbudet mot utövande av yrkesmässig trafik må kunna för län eller viss del därav genom länsstyrelses beslut sättas ur kraft, vad beträffar utnyttjande av motorfordon i jordbrukets tjänst, under förutsättning att mobilisering eller förstärkt försvarsberedskap blivit anbefalld för länet eller orten i fråga, må erinras om följande.

Såsom av statens transportkommission och statens livsmedelskommission i avgivna yttranden över motionen framhållits, torde nu gällande bestämmelser om yrkesmässig trafik, i vilket avseende det nu föreliggande förslaget icke innebär någon ändring, lämna ett icke ringa utrymme för sådan samverkan mellan grannar, om vilken motionärerna tala och för vilken bestämmelserna om yrkesmässig trafik förmenas innebära hinder. I det mål, som åberopas i motionen, blev också, såsom statens livsmedelskommission erinrat, åtalet för obehörigt utövande av yrkesmässig trafik ogillat redan i första instans.

Behov att med hänsyn till verksamheten inom de i motionen omförmälda arbetsblocken meddela föreskrifter innefattande ändring i de nu gällande eller de av Kungl. Maj:t föreslagna bestämmelserna angående yrkesmässig trafik kan på grund härav icke anses ådagalagt. Till den del motionärerna eljest avse, att bestämmelser om yrkesmässig trafik böra upphöra att gälla vid mobilisering eller förstärkt försvarsberedskap, må erinras, att Kungl. Maj:t, därest föreskrifter i dylikt syfte anses erforderliga, i ett krisläge torde kunna meddela bestämmelser därom utan särskilt bemyndigande av riksdagen. Exempel på dylika föreskrifter i ämnen, som äro nära jämförbara med det, som avses i nu förevarande motion, föreligga i förordningen den 19 januari 1940 (nr 48) med vissa föreskrifter angående trafik med motor-

fordon och släpfordon under luftskyddstillstånd (ändrad den 17 april 1940, nr 226) samt kungörelsen den 12 april 1940 (nr 201) med föreskrift om undantag i visst fall från gällande bestämmelser för förande av lastautomobil i yrkesmässig trafik.

På grund härav och då det torde kunna förväntas, att Kungl. Maj:t, där-est behov av särskilda undantagsbestämmelser skulle visa sig erforderliga med hänsyn till mobilisering eller förstärkt försvarsberedskap inom vissa områden, vidtager för ändamålet erforderliga åtgärder, har utskottet funnit innehållet av motionen II: 146 icke heller i nu berörda del böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

3 §.

I 3 § av det föreliggande författningsförslaget, vilken paragraf innehåller bestämmelser bland annat om sammansättningen av statens biltrafiknämnd, föreskrives i detta avseende, att biltrafiknämnden skall hava sitt säte i Stockholm och bestå av minst fem och högst sju ledamöter, vilka förordnas av Konungen för viss tid. Konungen skall utse en av ledamöterna till ordförande samt en till ställföreträdare för denne. För annan ledamot än ordförande skall Konungen förordna ersättare. Till ledamöter och ersättare skola utses personer med insikt eller erfarenhet i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- eller näringsintressen, som beröras av den yrkesmässiga trafiken. En av ledamöterna bör vara lagkunnig.

Beträffande sättet för fattande av beslut inom nämnden och bedrivandet av nämndens verksamhet i övrigt äro några bestämmelser icke meddelade i detta sammanhang utan förutsättas komma att utfärdas av Kungl. Maj:t genom instruktion för nämnden. I detta avseende har föredragande departementschefen uttalat, att av den förordade organisationsformen icke borde med nödvändighet följa, att nämndens beslut i ärenden, som ankomme på dess prövning, borde bestämmas genom majoritetsbeslut. I huvudsak syntes även i detta fall liksom inom förvaltningen i övrigt beslut böra träffas under vanliga ämbetsmannamässiga former på ordförandens och vederbörande föredragandes ansvar men med rätt för ledamöterna i nämnden att deltaga i överläggningar angående besluten samt att få sina meningar, därest de avvika från det fattade beslutet, antecknade till nämndens protokoll.

I samband med förevarande paragraf har utskottet behandlat de likalydande motionerna I: 158 och II: 215, i vilka hemställes, att riksdagen måtte *dels* besluta om sådana ändringar av § 3 i förslaget till förordning angående yrkesmässig automobiltrafik, att antalet ledamöter i statens biltrafiknämnd bestämmas till minst sju samt att föreskrift meddelas, att trafikanterna, i främsta rummet näringslivet, skola hava lika stark representation i nämnden som de där företrädde transportmedlen tillsammans, *dels ock* förklara, att alla viktigare ärenden böra av biltrafiknämnden avgöras genom majoritetsbeslut.

Det torde böra nämnas, att från Sveriges trafikbilägares riksorganisation, från åtskilliga organisationer för bedrivande huvudsakligen av fjärrgodstra-

fik samt från Stockholms handelskammare till utskottet inkommit framställningar avseende nämndens sammansättning och sättet för fattande av beslut inom densamma. Från trafikutövarhåll har därvid framhållits, att antalet ledamöter icke borde lämpligen understiga sju med hänsyn till att inom nämnden måtte bliva representerad sakkunskap för var och en av den yrkesmässiga biltrafikens tre grupper: drosk-, lastbils- och omnibustrafik. Tillika betonas i dessa framställningar, att nämndens mening bör fastställas genom majoritetsbeslut. Av Stockholms handelskammare framhålls i huvudsak samma synpunkter som i motionen och hemställes, att trafikanterna måtte få åtminstone lika stark representation i nämnden som trafikutövarna tillsammans samt att för detta ändamål nämndsledamöternas antal utökas till minst sju.

Utskottet. Vad till en början angår sättet för fattande av beslut inom nämnden, anser utskottet ändamålsenligt att genom en av Kungl. Maj:t i sinom tid utfärdad instruktion för nämnden uppdelning av ärendena sker på sådant sätt, att mera betydelsefulla ärenden avgöras av nämnden in pleno genom majoritetsbeslut under det att andra ärenden kunna hänskjutas till avgörande i annan ordning, vare sig genom delegerade eller genom ordföranden efter föredragning av vederbörande tjänstemän inom nämnden. Då en sådan anordning jämväl synes vara åsyftad i Kungl. Maj:ts förslag och för varje fall det föreliggande förslaget till författningstext icke utgör hinder för fastställande av en dylik arbetsordning, har utskottet icke funnit motionerna I: 158 och II: 215 i denna del påkalla vidare yttrande.

I likhet med motionärerna finner utskottet, vad angår antalet ledamöter i nämnden, angeläget, att jämväl näringslivet blir fylligt representerat inom densamma. För detta ändamål synes erforderligt, att åtminstone till en början, då det gäller att uppdraga principerna för nämndens fortsatta verksamhet, antalet ledamöter icke understiger sju. Beträffande den höjning av det av Kungl. Maj:t beräknade anslaget för biltrafiknämnden, som på grund härav blir erforderlig, torde statsutskottet komma att avgiva yttrande.

4 §.

I propositionen behandlas under förevarande paragraf uppdelningen av den yrkesmässiga trafiken i de båda grupperna linjetrafik och beställningstrafik, varvid tillika linjetrafikens begrepp närmare bestämmes. Enligt förslaget skulle med linjetrafik förstås yrkesmässig trafik för regelbunden befördran av passagerare eller gods å viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om automobilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt.

I vissa till utskottet ingivna framställningar hava uttalats farhågor för att en dylik bestämning skulle i den praktiska tillämpningen framkalla svårigheter. Å ena sidan har därvid av representanter för fjärrtrafikutövare framhållits, att stadgandet i fråga skulle kunna lägga hinder i vägen för att auto-

mobilens möjligheter utnyttjades lika smidigt som hittills. Utgående från att trafik i större utsträckning än tidigare skulle bli att inbegripa under det sålunda angivna linjetrafikbegreppet, har man därvid tillika hemställt, att de trafikutövare, som i en lång följd av år bedrivit regelbunden godsbefordran med lastbil med stöd av dem tilldelade rättigheter till stads- eller länstrafik, måtte genom en särskild övergångsbestämmelse erhålla rätt att fortsätta näringsutövningen även under den nya definitionen av linjetrafikbegreppet.

Å andra sidan har av Svenska järnvägsföreningen framhållits, att den föreslagna formuleringen skulle lämna större möjligheter att kringgå linjetrafikbegreppet än nu gällande bestämmelser genom att trafikantgrupper, huru lösligt som helst sammansatta, skulle kunna påstå sig utöva bestämmanderätt över automobilen.

Den i förslaget uppdragna gränslinjen mellan linje- och beställningstrafik, nämligen att i beställningstrafik förfoganderätten över automobilen övergår till beställaren men i linjetrafik förblir hos trafikutövaren, torde närmast avse att tydliggöra, men däremot icke att vare sig inskränka eller utvidga innehållet av nu gällande definition. Att förfaranden, som uppenbart åsyfta kringgående av bestämmelserna om linjetrafik, skulle komma att godtagas av domstolarna, synes icke heller antagligt. Utskottet har därför icke funnit anledning till erinran mot förslaget i denna del.

Utskottet.

5 §.

Utskottet har intet att erinra mot det sätt, på vilket tillståndsgivningen enligt denna paragraf uppdelas mellan biltrafiknämnden och andra myndigheter. Då det emellertid ej kan vara lämpligt, att nämnden i för stor utsträckning övertager tillståndsgivningen i vad denna rör den rena lokaltrafiken, vill utskottet uttala, att om den pågående övergången från lättare till tyngre vagnar inom sådan trafik fortsättes, det torde bli nödvändigt att inom en nära framtid höja den föreslagna gränsen för lastförmåga från 3,500 respektive 4,000 kilogram till exempelvis 4,000 respektive 4,500 kilogram.

Utskottet.

11 §.

Mot innehållet av 11 §, som avser att i vissa fall bereda möjlighet till ett förenklat tillståndsförfarande, är från utskottets sida i sak intet att erinra. Beträffande formuleringen av det först åsyftade fallet av undantagsbestämmelser, nämligen då ansökan avser tillstånd att »i linjetrafik» uteslutande befordra skolbarn och lärare till och från skola, anser emellertid utskottet, att de citerade orden böra utgå, då det nämligen kan anses tveksamt, huruvida transporter av nyss angivna slag alltid äro att hänföra till linjetrafik.

Utskottet.

17 och 18 §§.

Under 17 § 1 mom. fastslås, att trafiktillstånd skall, därest detsamma icke, på sätt i 12 § sägs, begränsas till viss kortare tid, meddelas att gälla tillsvidare, såvitt ej särskilda omständigheter till annat föranleda.

17 § 2 mom. samt 18 § 1 och 2 mom. behandla följande spörsmål, nämligen

a) frågan huruvida och i vad mån överlåtelse av trafiktillstånd genom frivilligt avtal bör medgivas,

b) frågan om rätt för dödsbodelägare efter avliden trafikutövare att övertaga utövningen av den avlidnes rörelse,

c) motsvarande spörsmål om konkursbos rätt, därest tillståndshavaren försatts i konkurs,

d) frågan huruvida genom särskilda författningsbestämmelser bör fastställas befogenhet för tillståndsbeviljande myndighet att ålägga den, som i stället för en avliden utövare av yrkesmässig trafik erhåller dennes trafiktillstånd, skyldighet att under vissa förutsättningar inlösa automobiler, som den avlidne eller hans dödsbo använt i yrkesmässig trafik.

Utarbetandet av de i propositionen i dessa avseenden föreslagna bestämmelserna har föregåtts av en omfattande utredning, verkställd såväl av 1936 års trafikutredning som av för ändamålet särskilt tillkallade sakkunniga (1938 års trafiksakkunniga). Beträffande innehållet av denna utredning må hänvisas till propositionen (sid. 105—134).

I huvudsak innebära de föreslagna bestämmelserna följande.

Beträffande den under a) omförmälda frågan fastslås genom den föreslagna lydelsen av 18 § 1 mom. i huvudsak, *dels* att överlåtelse av trafiktillstånd icke må ske utan medgivande av den myndighet, som meddelat tillståndet, *dels* skyldighet för sökanden att vid ansökan om tillståndets överförande förete avtal, som kan hava upprättats rörande överlåtelsen, *dels* ock de omständigheter, som av myndigheten böra tagas i övervägande vid prövning av dylik ansökan.

Med avseende å det under b) omförmälda spörsmålet innebär den i 17 § 2 mom. i detta avseende föreslagna bestämmelsen icke annat ställningstagande, än att rätt fastställas för dödsboet att under förutsättning av viss anmälingsskyldighet utan särskilt tillstånd fortsätta rörelsen under en tid av högst ett år från dödsfallet. Prövningen av huvudfrågan, nämligen huruvida dödsboet även efter nämnda tids utgång skall få fortsätta rörelsen, förutsättes skola äga rum på grundval av den ansökan, som dödsboet kan komma att i sådant syfte göra under loppet av nämnda år, och böra ske med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall. För egen del har departementschefen uttalat, att han principiellt finner arvsrätt till rättigheter av förevarande slag icke kunna erkännas. Detta finge givetvis icke föranleda, att icke sterbhusdelägare framför annan sökande kunde ifrågakomma till erhållande av den avlidnes trafiktillstånd, därest han härför befunnes mest lämplig.

Motsvarande bestämmelse som ifråga om dödsbo föreslås i 17 § 2 mom. gälla även beträffande den under c) omförmälda frågan om konkursbos rätt att bedriva rörelse, därest trafikutövaren försatts i konkurs.

Beträffande det under d) omförmälda spörsmålet hava 1938 års trafiksakkunniga såsom sin mening uttalat, att förutsättning för närvarande icke finnes för införande i hela riket av inlösningsplikt, samt framlagt förslag till bestämmelser, genom vilka fastställes principiell befogenhet för tillståndsgivande myndighet att under vissa omständigheter föreskriva sådan inlösningsplikt, varom nu är fråga. I anslutning härtill hava de sakkunniga vidare föreslagit utförliga bestämmelser för ett närmare reglerande av vissa med ett inlösningsförfarande förenade spörsmål. Departementschefen har ansett detta problem ännu icke moget för lösning genom föreskrifter av det detaljerade innehåll, som de sakkunnigas förslag innebär. Då emellertid enligt de sakkunnigas uppfattning det måste anses ovisst, huruvida den tillståndsbviljande myndigheten utan uttryckligt stöd i författningen äger befogenhet att i samband med beviljande av trafik tillstånd föreskriva dylik inlösningsplikt, har departementschefen genom det i 18 § 2 mom. föreslagna stadgandet velat meddela erforderlig bestämmelse för sådant ändamål.

I samband med behandlingen av förevarande paragrafer har utskottet förehaft motionen II: 242, vari hemställes,

dels att 18 § måtte erhålla följande lydelse:

»Tillstånd till — — — trafik tillståndet.

Vid ansökan — — — överlåtelsen.

Den tillståndsgivande — — — framställningen. Företrädesrätt till erhållande av tillstånd bör dock medgivas tillståndshavares änka, som för sin försörjning är beroende av verksamhetens fortsatta bedrivande, samt avliden tillståndshavares son, vilken arbetar i företaget.»

dels ock att i övrigt i motionen framförda synpunkter beaktas i motiveringen.

I motiveringen till motionen, som huvudsakligen behandlar de under b) och d) avsedda spörsmålen samt därom meddelade bestämmelser i 17 § 2 mom. och 18 § 1 och 2 mom., framhålles huvudsakligen följande. Även om den i 18 § 1 mom. föreslagna bestämmelsen medgäve möjlighet, att ett avtal om överförande av trafik tillstånd å annan kunde innehålla bestämmelser både om inlösen av alla befintliga inventarier, som tillhörde rörelsen, och om ersättning för good-will, så uteslöte dess formulering icke heller en fortsatt och utbredd tillämpning av den praxis, som 1935 införts av överståthållarämbetet och som hittills upptagits av tre andra tillståndsgivande myndigheter, innebärande att änkor efter avliden trafikutövare medgäves rätt att fortsätta rörelsen endast under tre år från tillståndshavarens död samt annan sterbhusdelägare endast under sex månader från samma tidpunkt. En dylik ordning vore enligt motionärernas mening synnerligen olycklig. Enligt deras uppfattning måste författningen giva ett vidare skydd åt redan bestående trafikföretag, varigenom större ekonomisk trygghet skulle skapas icke endast

för de efterlevande till en avliden trafik tillståndshavare utan även för de i hans företag anställda. De bestämmelser, som i 18 § 2 mom. föreslagits i syfte att giva sterbhusdelägarna efter avliden trafikrättighetshavare en möjlighet att erhålla åtminstone någon del av det i rörelsen investerade kapitalet tillbaka, vore i realiteten tämligen värdelösa. De inskränkte inlösningsplikten till skyldighet att »i viss omfattning» inlösa den eller de automobiler, som den avlidne eller dödsboet använt i sin trafikrörelse, men omfattade icke i övrigt erforderliga inventarier. Ej heller möjliggjorde de ersättning för goodwill.

Beträffande innehållet av nu ifrågakommande bestämmelser har utskottet fått mottaga framställningar från Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Svenska droskbilägareförbundet, Stockholms droskägareförening u. p. a., Stockholms automobilförarens fackförening och Fredrika Bremerförbundet. Av Svenska droskbilägareförbundet, Stockholms droskägareförening och Fredrika Bremerförbundet anföras synpunkter, vilka huvudsakligen sammanfalla med vad i ovannämnda motion anförts. Sveriges trafikbilägares riksorganisation anser, att den i 18 § 1 mom. föreslagna bestämmelsen är i princip tillfredsställande, men anser det önskvärt, att i någon form uttryckes, att avliden trafikutövers änkas eller annan anhörig, som haft sin försörjning av trafikrörelsen, tillerkännes företrädesrätt till övertagande av trafik tillståndet. Av Stockholms automobilförarens fackförening hemställs om avslag å motionen och bifall till Kungl. Maj:ts proposition.

Utskottet.

I likhet med departementschefen finner utskottet de bestämmelser, som kunna ifrågakomma beträffande de under a) — c) avsedda spörsmålen, böra snarare ange förutsättningarna för än resultatet av en prövning. Huruvida en för något av omförmälda ändamål gjord ansökan bör bifallas, synes med andra ord böra avgöras med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet och icke genom en författningsbestämmelse. Allt för många intressen kräva i dylikt sammanhang beaktande för att generell företrädesrätt skulle kunna fastslås för något av dem.

Vad särskilt angår frågan om rätt för änka eller annan sterbhusdelägare efter avliden trafikutövers att övertaga dennes trafik tillstånd, måste enligt utskottets mening i princip fasthållas vid den av departementschefen intagna ståndpunkten, nämligen att rättigheten i och för sig med hänsyn till sin offentligrättsliga karaktär icke kan utgöra föremål för arvsrätt. Ett motsatt förfarande skulle — såsom framhållits i departementschefens anförande till statsrådsprotokollet den 14 oktober 1938 — innebära icke allenast, att det allmännas intressen obehörigen skötes åt sidan för privata sådana, utan även att en viss företagargrups särskilda intressen skulle komma att tillgodoses på bekostnad av andra enskilda intressen, vilka i icke mindre grad förtjäna beaktande, då nämligen rättigheten till bedrivande av yrkesmässig trafik skulle, om trafik tillståndet ansåges vara föremål för arvsrätt, stanna såsom ett ärftligt privilegium inom nämnda företagargrupp, under det att de, vilka icke fötts inom densamma, endast i undantagsfall skulle kunna

erhålla rätt till bedrivande av detta yrke. Avgörandet av frågan, huruvida sterbhusdelägare bör tillerkännas rätt att övertaga en avliden trafikutöwares tillstånd, synes på grund härav böra bero icke allenast på hänsyn till personliga förhållanden utan böra ske under beaktande av huruvida och i vad mån en dylik överlåtelse är förenlig med de offentlighetsrättsliga intressen, som tillståndsgivningen är avsedd att tillvarataga.

Såvitt utskottet kunnat finna, hava genom de i propositionen föreslagna bestämmelserna sterbhusdelägarnas intressen tillvaratagits så långt det är förenligt med andra intressen, som i detta sammanhang kräva beaktande. De föreslagna bestämmelserna utgöra icke något hinder för att de tillståndsgivande myndigheterna kunna, i den mån objektiva skäl befinnas föranleda därtill, låta tillståndet överflyttas på änka eller annan sterbhusdelägare. Längre torde det knappast vara möjligt att i lagstiftningsväg sträcka sig; frågan i vilken omfattning den sålunda medgivna möjligheten bör komma till användning synes böra tillhöra rättstillämpningen och icke komma till avgörande i detta sammanhang.

Av det anförda följer, att utskottet icke funnit sig kunna förorda någon sådan generell företrädesrätt till erhållande av tillstånd för tillståndshavares änka eller son, som avses i motionen II: 242. Det må anmärkas, att meddelande av trafikstillstånd för änka skulle enligt det i motionen framlagda författningsförslaget göras beroende av försörjningsbehovet, något som måste anses främmande för eljest tillämpade principer i fråga om beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik.

Den ovan under d) avsedda frågan är avsedd att regleras genom det under 18 § 2 mom. föreslagna stadgandet. Enligt motionärernas hemställan skulle detta moment strykas ur författningen. Utskottet kan emellertid icke finna annat än att detsamma måste med hänsyn till sterbhusdelägarnas intressen, vilka motionärerna avse att tillvarataga, innebära en förmån. Enligt detsamma kan den tillståndsgivande myndigheten på framställning av sterbhusdelägarna ålägga tillståndshavare, som erhållit avliden trafikutöwares trafikstillstånd, skyldighet att inlösa den eller de automobiler — vartill torde böra räknas även erforderliga reservdelar och tillbehör — som den avlidne eller dödsboet använt i sin trafikrörelse. Avgörandet av frågan, huruvida åläggandet av en sådan lösningsskyldighet skall påkallas, ankommer sålunda på dödsboet; önskar detsamma icke begagna sig därav, kan det uraktlåta sådan framställning; om åter det finner åläggandet av en dylik lösningsskyldighet önskvärdt, så innebär stadgandet i fråga ett stöd för den tillståndsgivande myndigheten att föreskriva sådan, därest så finnes påkallat. Med hänsyn härtill måste enligt utskottets mening sterbhusdelägarnas intressen mera gagnas genom införandet av en sådan bestämmelse, som föreslagits under 18 § 2 mom., än genom strykandet av densamma.

21 §.

I de av trafikutredningen under 21 § föreslagna bestämmelserna angående bedrivande av beställningstrafik för personbefordran hade icke upptagits

Utskottet.

någon motsvarighet till den i fråga om bedrivande av beställningstrafik för godsbefordran under 22 § 2 mom. meddelade bestämmelsen, att för gods-transport uteslutande inom viss stad icke må användas automobil med stationsort utom staden, där ej länsstyrelse sådant medgivit, samt att länsstyrelse kan, när 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.

Anledningen till att ett stadgande av dylik innebörd av trafikutredningen ansågs kunna undvaras i fråga om beställningstrafik för personbefordran var tydligen, att enligt de i utredningens förslag under 29 § upptagna bestämmelserna fasta taxor skulle kunna föreskrivas bland annat beträffande beställningstrafik för personbefordran.

I propositionen (29 § 3 mom.) har möjligheten att fastställa fasta taxor inskränkts till att gälla allenast linjetrafik för person- eller godsbefordran; i beställningstrafik för personbefordran skola sålunda enligt propositionen taxorna alltjämt hava karaktär av maximitaxor.

Med hänsyn till sistnämnda förhållande måste enligt utskottets mening ifrågasättas, huruvida icke en obegränsad rätt för utövare av beställningstrafik för personbefordran med stationsort utom stad att upptaga beställning på körningar även uteslutande inom viss stad skulle kunna giva upphov till en illojal konkurrens med trafikutövare med stationsort inom angränsande stad exempelvis genom medgivande av fri framkörning i förening med lägre taxeavgifter än de av trafikutövarna inom staden tillämpade. Motsvarande synes också kunna inträffa med avseende på trafikutövare i närheten av andra med städer jämförliga samhällen.

På grund av vad sålunda anförts anser utskottet, att i 21 § bör med avseende å beställningstrafik för personbefordran upptagas motsvarande bestämmelse, som i 22 § 2 mom. meddelats i fråga om beställningstrafik för godsbefordran.

22 §.

Bestämmelser om rätt för innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik för godsbefordran att utföra transporter innehållas för närvarande i 25 § 3—5 mom. i 1930 års motorfordonsförordning. Vissa däri stadgade inskränkningar i fråga om rätt att hämta gods utom trafikområdet hava emellertid genom en förordning den 31 oktober 1939 (nr 768) förklarats skola tillsvidare icke äga tillämpning.

De föreskrifter, som i detta sammanhang föreslås under 22 § 1 mom., innebära i stort sett, att varje körning är tillåten, som i någon form tillgodoser lokalområdets trafikbehov genom att körningen äger rum vare sig helt inom eller till eller från lokalområdet. Däremot får transport, som till hela sin sträckning är förlagd utom lokalområdet, enligt 1 mom. icke äga rum.

Under 2 mom. förklaras, att för godstransport uteslutande inom viss stad icke må användas automobil med stationsort utom staden, där ej länsstyrelse sådant medgivit, varjämte medgives befogenhet för länsstyrelse att, när skäl

därtill äro, förordna, att inskränkning, som sålunda gäller i fråga om rätt till godsbefordran inom stad, även skall tillämpas inom annat samhälle eller be-
träffande visst område inom länet.

Slutligen föreskrives i 3 mom., att vad i 21 § 2 mom. beträffande person-
trafik är stadgat (i fråga om rätt till överflyttning av bil från ett område till
ett annat för tillgodoseende av ett tillfälligt trafikbehov) skall äga motsva-
rande tillämpning i fråga om beställningstrafik för godsbefordran.

I samband med nu förevarande paragraf har departementschefen erinrat
om de genom ovan omförmälda förordning den 31 oktober 1939 (nr 768)
meddelade föreskrifterna. Departementschefen har härvid framhållit, att han
med hänsyn till nu rådande förhållanden anser att, därest vid tidpunkten
för ikraftträdandet av denna förordning skäl alltjämt föreligger för medgi-
vande av hämtningsrätt m. m. i den vidsträckta omfattning, nu provisoriskt
gällande bestämmelser innebära, frågan om meddelande av nya provisoriska
bestämmelser i dylikt syfte böra upptagas till prövning.

Utskottet, som delar departementschefens nyss angivna uppfattning, har
icke funnit anledning till erinran mot innehållet av förevarande paragraf.

Utskottet.

24 §.

I 24 § stadgas skyldighet för innehavare av tillstånd till yrkesmässig tra-
fik att, därest den tillståndsbeviljande myndigheten därom förordnat, an-
sluta sig till av nämnda myndighet godkänd och under myndighetens upp-
sikt stående förening av utövare av yrkesmässig trafik med syfte att driva
beställningskontor eller handhava de gemensamma uppgifter i övrigt, som
myndigheten finner böra för trafikens ordnande åläggas en dylik samman-
slutning. I samband därmed föreskrives, att inträde i dylik förening icke
må förvägras utövare av sådan trafik, som innefattas i föreningens uppgift.

Såsom framgår av den redogörelse för i ärendet avgivna yttranden, som
lämnats i propositionen (sid. 158—159), hava åtskilliga erinringar mot inne-
hållet av motsvarande i trafikutredningens förslag upptagna stadgande fö-
rekommitt. Jämväl utskottet har fått mottaga vissa framställningar, i vilka
framställts erinringar av i huvudsak samma innehåll som tidigare. Vissa
organ, representerande fjärrtrafikutövare, hava hemställt, att de i 24 § med-
delade bestämmelserna icke måtte äga tillämpning på bilar sysselsatta i
långgående trafik och transportförmedlingsverksamhet, när dylik trafik
redan bedreves under väl ordnade former. Två åkeriföreningar i Stockholm
hava anhållit, att obligatorisk anslutning till förening av nu ifrågavarande
slag icke måtte föreskrivas i fråga om exempelvis sådana åkeriföretag, som
äro att hänföra till expressinnehavare samt varuforslare. Till stöd härför
anföres bland annat, att dylika företag i regel redan äro anslutna till på fri-
villighetens väg bildade föreningar med beställningskontor och att de dess-
utom ofta nog hava upparbetat en egen kundkrets, vars önskemål och behov
rörande transporter utförande de äro i stånd att tillgodose bättre än vad
ett allmänt orderkontor för samtliga lastbilstrafikutövare på en viss ort skulle

kunna göra. För varje fall bestrida nämnda åkeriföreningar skyldighet att till upprätthållande av en gemensam organisation vidkännas utgifter utöver vad som fordras för bestridande av sådana kostnader, som äro till nytta för samtliga medlemmar. Slutligen har Stockholms handelskammare åberopat de synpunkter, som av densamma tidigare anförts och som finnas refererade i propositionen.

I anledning av ovan omförmälda, till utskottet ingivna framställningar må erinras om att departementschefen med avseende å sättet för tillämpningen av de nu ifrågasatta bestämmelserna uttalat bland annat följande.

Om jag — — — ansett mig böra i förordningen upptaga trafikutredningens nu ifrågavarande förslag, så förutsätter jag dock, i likhet med utredningen, att den befogenhet, som genom ifrågavarande bestämmelse tillägges vederbörande myndighet, användes med största urskillning och endast i den mån, det med hänsyn till allmänhetens intresse befinnes påkallat och en ur denna synpunkt tillfredsställande organisation icke kan åstadkommas på frivillighetens väg. Huvudsakligen torde på grund härav bestämmelsen komma att tillämpas i fråga om drosktrafik och viss linjetrafik i städer och jämförliga samhällen, under det att för annan trafik, särskilt på landsbygden, större frihet bör kunna råda. På sätt tidigare framhållits, bör myndighets beslut av nu ifrågavarande slag avse anslutning endast till av myndigheten godkänd och under dess uppsikt stående förening. Innan sådant godkännande meddelas, torde föreningens stadgar böra av myndigheten granskas samt, där så finnes påkallat, utredning ske om arten av föreningens verksamhet. För beslut om godkännande torde bland annat böra förut sättas, att föreningen icke av sina medlemmar kräver större ekonomiska prestationer än som erfordras för organiserandet av trafikutövningen, och den uppsikt, som myndigheten har att ägna föreningens verksamhet, torde böra avse bland annat att kontrollera samma förhållande.

I likhet med trafikutredningen förutsätter jag, att sådana särskilda grupper av trafikutövare, vilkas rörelse icke är att jämställa med övriga i en viss organisation inordnade trafikutövares, undantagas från skyldighet att tillhöra denna. Med anledning av påpekande i remissyttrandena föreslås ett tillägg, som fastslår, att dylika föreningar skola vara öppna för alla trafikutövare av samma kategori inom området. Erinras må även, att besvärsmått tillkommer envar, som finner sin rätt kränkt av myndighets beslut vid tillämpningen av förevarande paragraf.

Utskottet.

I likhet med departementschefen finner utskottet ett stadgande av den innebörd, som innehålles i det nu föreliggande förslaget, kunna tillgodose viktiga intressen i fråga om ordnandet av den yrkesmässiga trafiken. Utskottet har därför icke funnit anledning till erinran mot stadgandets innehåll. De farhågor, som i ovan omförmälda framställningar uttalats beträffande en tillämpning, som skulle kunna kränka vissa trafikutövares eller trafikanternas berättigade intressen, torde med hänsyn till de riktlinjer, som i detta avseende angivits i departementschefens yttrande och till vilka utskottet ansluter sig, icke vara befogade.

25 §.

Utskottet.

I 1 mom. av 25 § föreskrives bland annat, att lastautomobil må godkännas för befordran av personer i yrkesmässig trafik allenast, då särskilda förhållanden därtill föranleda. Utskottet, som förutsätter, att detta stadgande när-

mast syftar på sådana fall, då en lastautomobil tillfälligt eller för en kortare period apteras för användning för personbefordran, men däremot icke är avsett att utgöra hinder för att en lastautomobil genom ombyggnad inrättas för stadigvarande användning såsom kombinerad person- och lastautomobil, har vid sådant förhållande icke funnit anledning till erinran mot den föreslagna bestämmelsen.

27 §.

Villkor för erhållande av trafik kort hava i propositionen avfattats i enlighet med nu gällande bestämmelser i 1930 års motorfordonsförordning. Trafik kort må i enlighet härmed ej utfärdas för annan än den, som innehar gällande körkort för automobil och uppnått 21 års ålder samt i övrigt efter prövning av besiktningsman befinnes lämplig såsom förare i yrkesmässig trafik.

Det må erinras, att genom särskilda bestämmelser, vilka äro avsedda att hava allenast provisorisk giltighet, lätnader i vissa fall medgivits i fråga om förande av lastautomobil i yrkesmässig trafik. Sålunda har genom en kungörelse den 12 april 1940 (nr 201) förordnats, att den, som innehar körkort för förande av automobil, må, intill dess Kungl. Maj:t annorlunda förordnar, föra lastautomobil i yrkesmässig trafik, om han åtföljes av person, som innehar trafik kort och som besitter längre tids vana och skicklighet i fråga om körning med sådant fordon. Vidare har genom en kungörelse den 19 april 1940 (nr 293) förordnats, att trafik kort, berättigande till förande av allenast lastautomobil i yrkesmässig trafik, må under iakttagande i övrigt av gällande bestämmelser om utfärdande av trafik kort utställas för den, som fyllt 18 men ej 21 år. Då innehavare av sådant trafik kort uppnått 21 års ålder, skall trafik kortet gälla som tillstånd att föra jämväl personautomobil i yrkesmässig trafik.

I detta sammanhang aktuella spörsmål äro bland annat frågor, huruvida såsom förutsättning för rätt att erhålla trafik kort bör uppställas krav på normalt färgsinne hos föraren samt i övrigt mera preciserade bestämmelser än vad nu är fallet böra meddelas beträffande rätten att erhålla trafik kort. Departementschefen har i likhet med trafikutredningen ansett sig icke böra för närvarande framlägga något förslag i detta ämne. Enligt departementschefens mening böra nämligen bestämmelser i nu ifrågasvarande avseende snarare meddelas genom en följdförfattning till nu ifrågasvarande förordning än i detta sammanhang. Departementschefen finner emellertid lämpligt, att frågan om ett närmare reglerande av villkoren för erhållande av trafik kort snarast upptages till prövning i syfte att förebygga en alltför stor skiljaktighet i praxis hos olika länsstyrelser.

Utskottet.

Utskottet vill, med hänsyn till den betydelse nyss åsyftade frågor hava för trafiksäkerheten, understryka vikten av att uppmärksamhet ägnas desamma under ärendets fortsatta handläggning. Vad särskilt angår kravet på normalt färgsinne vinner detta givetvis styrka i den mån antalet ljussignaler ökas.

De i propositionen föreslagna bestämmelserna, vid sidan av vilka förenämnda tillfälliga förordningar torde få förutsättas komma att gälla så länge nu rådande krisförhållanden bestå, hava i övrigt icke givit anledning till erinran från utskottets sida.

28 §.

Utskottet.

Vid behandling av de under 28 § föreslagna bestämmelserna om förarens arbetstid har utskottet i likhet med departementschefen ej kunnat undgå att uppmärksamma de faror för trafiksäkerheten, som kunna föräledas av att särskilda bestämmelser icke meddelats för det fall att föraren vid sidan av sin tjänst har annat arbete. Svårigheterna att på lagstiftningsvägen reglera dylika förhållanden äro otvivelaktigt betydande, och utskottet har icke ansett sig kunna för närvarande framlägga något förslag i detta syfte. Utskottet, inom vilket exempel på vådorna av det nu åsyftade systemet anförts, önskar emellertid understryka departementschefens uttalande, att de tillståndsgivande myndigheterna böra i görligaste mån söka förebygga, att en tillståndshavare använder »blandade» arbetare i sådan utsträckning eller under sådana omständigheter, att trafiksäkerheten på grund av förarens överansträngning eller trötthet äventyras, ävensom att biltrafiknämnden bör följa utvecklingen på ifrågavarande område och i sinom tid framlägga förslag till sådana bestämmelser, som på grund av erfarenheten kunna visa sig erforderliga.

32 §.

Utskottet.

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

Beträffande de omständigheter, under vilka automobil må i uthyrningsrörelse tillhandahållas, innehåller förslaget icke andra bestämmelser än föreskriften i 6 mom., att automobil, som användes i uthyrningsrörelse, icke må föras av eller tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrker sig vara innehavare av gällande körkort för automobil och hava fyllt 21

år. Även om, på skäl som av departementschefen anförts, utförligare bestämmelser i detta avseende anses icke böra inflyta i författningen, är det enligt utskottets mening av vikt att i samband med meddelande av tillstånd erinra tillståndshavaren om att automobil icke må uthyras under sådana omständigheter, att särskilda risker för övriga vägfarande kunna därigenom framkallas.

Vad angår innehållet av 6 mom. i övrigt, har utskottet uppmärksammat den i andra punkten förekommande bestämmelsen, att automobil, som användes i uthyrningsrörelse, ej heller må föras av någon särskilt för detta ändamål mot ersättning anlitad person. Avsikten med detta stadgande är, såsom framgår av trafikutredningens motiv, att förhindra, att tillstånd till uthyrningsrörelse skulle kunna utnyttjas för kringgående av bestämmelserna om yrkesmässig trafik genom att bil och förare samtidigt, om än från skilda håll, tillhandahölles allmänheten. Den föreslagna bestämmelsen synes emellertid kunna innebära hinder även för att exempelvis någon medlem av ett sällskap, som förhyrt automobil, tillfälligt åtog sig att mot ersättning föra bilen åt de andra. Stadgandets innebörd torde på grund härav böra inskränkas till att avse förbud mot att dylik automobil yrkesmässigt mot ersättning framföres av för detta ändamål anlitad person.

Övergångsbestämmelser.

Tiden för förordningens ikraftträdande föreslås i propositionen till den 1 juli 1941, varvid emellertid förutsättes, att biltrafiknämnden i god tid dessförinnan, nämligen från och med den 1 januari samma år, träder i verksamhet för att ombesörja de åtgärder, som äro erforderliga för förordningens tillämpning från förstnämnda tidpunkt.

Utskottet.

Såsom i propositionen framhållits, hava speciella kristidsföreskrifter ansetts icke böra upptagas i det föreliggande författningsförslaget, som är avsett att möta normala behov; dylika föreskrifter hava sålunda ansetts böra bestå eller eventuellt ytterligare meddelas vid sidan av den nu ifrågasvarande förordningen.

Denna departementschefens uppfattning har i och för sig icke mött erinran från utskottets sida. Emellertid anser utskottet såsom en konsekvens därav, att därest situationen vid den tidpunkt, då biltrafiknämnden eljest bort inrättas eller förordningen träda i kraft, är sådan, att det kan ifrågasättas, huruvida den i förordningen angivna organisationen över huvud lämpligen kan fungera, frågorna om tidpunkten för biltrafiknämndens inrättande och förordningens ikraftträdande underkastas förnyad prövning, samt att Kungl. Maj:t, i den mån den ursprungliga planen befinnes icke kunna lämpligen vidhållas, meddelar erforderligt beslut om uppskov i dessa avseenden.

På grund av vad ovan anförts får utskottet hemställa,

- A) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att vid granskning av det vid ifrågasvarande proposition

fogade förslaget till förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. riksdagen ej funnit skäl att däremot göra andra erinringar än utskottet i förevarande utlåtande upptagit;

B) att motionerna I: 158 och II: 215, i den mån de icke blivit beaktade genom vad utskottet under A) hemställt, icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd; samt

C) att motionerna I: 27, I: 159, II: 58, II: 146, II: 216 och II: 242 icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 16 maj 1940.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Norman, Tamm, Hagman, Löfvander, Linnér, Forslund, Roos* och *Nils Elowsson*;

från andra kammaren: herrar *Hage, Hallagård, Sandström, Hermansson* i Norrköping, *von Seth, Hansson* i Örebro, *Barnekow* och *Holm*.

Reservation

av herrar *Löfvander, Forslund* och *Nils Elowsson*.

Bilaga A.

Statens transportkommission.

Till riksdagens andra lagutskott.

Sedan Kungl. Maj:t i anledning av framställning av utskottet anbefallt statens transportkommission att avgiva yttrande över en inom andra kammaren väckt motion, nr 146, om upphävande under viss förutsättning och för visst område av förbudet mot utövande av yrkesmässig trafik, vad beträffar utnyttjande av motorfordon i jordbrukets tjänst, får transportkommissionen anföra följande.

Enligt 23 § i 1930 års motorfordonsförordning föreligger yrkesmässig trafik, då automobil tillhandahålles allmänheten mot ersättning.

I rättstillämpningen ha i flera fall personer, som tillfälligt utfört transporter mot ersättning, åtalats för olaga yrkesmässig trafik men friats med den motiveringen, att det belopp, som gottgjorts dem, ej alls eller ej nämnvärt överstigit driftkostnaderna. Såsom 1936 års trafikutredning framhållit, synas domstolarna i dessa fall hava byggt sina avgöranden på en tolkning av begreppet ersättning och icke av begreppet allmänheten.

Ersättning för de tillfälliga körningar, som avses i motionen, torde regelmässigt icke komma att utgå eller i vart fall icke alls eller endast obetydligt överstiga driftkostnaden. Härtill kommer, att i den mån körningar föranledas av ett trängande behov, gällande rättsregler om nödsituationer torde medföra, att transporterna, även om de ej särskilt undantagits, icke betraktas såsom rättsstridiga.

På grund av vad sålunda anförts finner transportkommissionen, att de körningar, varom här är fråga, icke äro belagda med straff, och det torde liksom hittills kunna överlämnas till de rättstillämpande myndigheterna att med hänsyn till omständigheterna taga ställning till de konkreta fallen. Det kan förväntas, att rättstillämpningen vinner ökad stadga, sedan utskottet uttalat sig för riktigheten av densamma. Vid dessa förhållanden lär någon ändring av gällande bestämmelser icke vara erforderlig.

Stockholm den 28 februari 1940.

Statens Transportkommission.

ELOF ERICSSON.

Chr. Gemzell.

Bilaga B.

Statens livsmedelskommission.

Till riksdagens andra lagutskott.

I anledning av därom utav utskottet gjord anhållan har Kungl. Maj:t anbefallt statens livsmedelskommission att avgiva och till utskottet överlämna yttrande över en inom andra kammaren väckt motion, nr 146, om upphävande under viss förutsättning och för visst område av förbudet mot utövande

av yrkesmässig trafik, vad beträffar utnyttjande av motorfordon i jordbrukets tjänst.

Till åtlydnad härav får livsmedelskommissionen anföra följande.

För livsmedelskommissionen framstår det förvisso som en synnerligen angelägen sak, att den nyligen tillskapade organisationen med arbetsblock inom jordbruket beredes möjlighet att fungera på ett tillfredsställande sätt. I gällande trafiklagstiftning eller eljest eventuellt förefintliga hinder härför synas böra skyndsamt och i största möjliga utsträckning undanröjas. Kommissionen vill emellertid ifrågasätta, huruvida ej motionärerna något väl starkt betonat de svårigheter, som kunna möta i förevarande hänseende. Även nu gällande bestämmelser i ämnet torde — enligt den rättsuppfattning, som under senare tid i allmänhet synes hava kommit till uttryck vid domstolarnas hithörande avgöranden — lämna ett icke ringa utrymme för sådan samverkan mellan grannar, om vilken motionärerna tala och som innefattar det grundläggande momentet i blockidén. I det mål, som åberopas i motionen, fälldes ju ock redan i första instans friande dom. Den numera genomförda blockbildningen torde hava vidgat möjligheterna till dylikt samarbete mellan jordbrukarna.

Måhända bör emellertid en viss åtskillnad göras mellan å ena sidan sådana transporter, som helt falla inom blockets område, och å den andra transporter, vilka utföras för blockets räkning till annan ort. Beträffande de förra lär någon egentlig tvekan knappast behöva råda om att gällande bestämmelser och rättspraxis medgiva långt gående samarbete och utbyte av tjänster blockmedlemmarna emellan. Med det senare slaget av transporter kan saken åter under vissa förhållanden möjligen ställa sig något annorlunda. Även i fråga om dylika transporter torde emellertid blockets medlemmar vid mobilisering eller förstärkt försvarsberedskap böra äga odisputabel rätt att bistå varandra, oberoende av om de innehava trafikrättigheter eller ej. Livsmedelskommissionen vill därför för sin del förorda en viss uppmjukning eller förtydligande på denna punkt av bestämmelserna om yrkesmässig biltrafik. Då blockbildning förekommer inom landets alla delar, torde dock denna uppmjukning lämpligen böra ske enhetligt för hela riket genom en allmän författning och således icke, såsom motionärerna föreslå, länsvis genom beslut av vederbörande länsstyrelse. Författningsändringen synes vidare knappast böra taga sikte på »utnyttjande av motorfordon i jordbrukets tjänst» över huvud taget utan, för undvikande av missbruk av de ökade möjligheterna till koncessionsfri trafik, i stället så nära som detta lagtekniskt låter sig göra anslutas till anordningen med arbetsblock.

Härutöver torde, enligt livsmedelskommissionens förmenande, böra till närmare prövning upptagas även frågan, huruvida icke den i 23 § 1930 års motorfordonsförordning år 1936 inryckta undantagsbestämmelsen för transport utslutande av mjölk, mjölkprodukter och slaktdjur skäligen bör utvidgas till att omfatta jämväl transport utslutande av sockerbeter. I själva verket synas åtskilliga skäl tala för att betodlarna, om möjlighet därtill finnes, beredas den lättnad en dylik författningsändring skulle innebära.

Stockholm den 29 februari 1940.

Statens livsmedelskommission.

BO HAMMARSKJÖLD.

Olof Åkesson.

Bilaga C.

Kungl. Maj:ts befallningshavande i Östergötlands län.
Landskansliet.

Till riksdagens andra lagutskott.

I skrivelse av den 9 januari 1940 har Herr Statsrådet och Chefen för Kommunikationsdepartementet anmodat länsstyrelsen avgiva yttrande över en inom riksdagen väckt motion, A. K. nr 146, om upphävande, under förutsättning av mobilisering eller förstärkt försvarsberedskap, för visst område av förbudet mot utövande av yrkesmässig trafik, vad beträffar utnyttjande av motorfordon i jordbrukets tjänst.

Länsstyrelsen, som inhämtat yttranden över motionen från Östergötlands läns trafikbilägareförening och sekreteraren hos Östergötlands läns hushållningssällskap, överlämnar dessa yttranden¹ samt får för egen del i ämnet anföra följande.

Det kan onekligen förhålla sig så, att en jordbrukare, som tillhandagår grannar med utförande av för jordbruket nödvändiga biltransporter mot betalning, blir hemfallen under bestämmelserna om yrkesmässig biltrafik. Under de förutsatta förhållandena kan en sådan lagtillämpning motverka de strävanden för uppehållande av vår folkförsörjning, som bland annat för- anlett organiserandet av arbetsblock inom jordbruket. Länsstyrelsen instämmer följaktligen med motionärerna i att en tillfällig uppmjukning av bestämmelserna på detta område är önskvärd. Å andra sidan torde emellertid regleringen av hithörande frågor icke få ske på sådant sätt, att jordbrukarna, till avbräck för de många gånger under svåra förhållanden arbetande trafikbilägarna, beredas tillfälle att utöva yrkesmässig trafik i vanlig mening.

Flera sätt kunna tänkas för frågans lösning. En möjlighet vore att genom ett tillägg till § 23 i 1930 års motorfordonsförordning från begreppet yrkesmässig trafik under ovan angivna förutsättningar undantaga körslor av det slag, som i motionen avses. Härigenom uteslutes emellertid möjligheten av erforderlig prövning till förebyggande av missbruk. Motionärerna hava ej heller tänkt sig en så radikal lösning av frågan, utan i stället föreslagit bemyndigande för länsstyrelserna att för respektive län eller del därav sätta bestämmelserna om yrkesmässig trafik ur kraft, i vad avser körslor för jordbrukets räkning.

Enligt länsstyrelsens mening kan syftet med motionen bäst vinnas så, att genom en provisorisk författning länsstyrelserna erhålla befogenhet att, i den mån av mobilisering eller förstärkt försvarsberedskap vållade förhållanden det kräva, utan hinder av gällande bestämmelser om yrkesmässig automobiltrafik meddela viss lantbrukare eller lantbrukarna i viss ort tillstånd att inom ett på lämpligt sätt begränsat område tillhandagå andra lantbrukare i orten med körslor, som äro nödvändiga för deras jordbruk. Länsstyrelsen synes böra äga rätt att vid tillståndets meddelande stadga närmare villkor, exempelvis angående ersättning för körslorna. Beslut, varigenom tillstånd meddelats, bör äga tillämpning utan hinder av fördragan. Såsom garanti mot missbruk torde böra krävas, att ansökningen göres av vederbörande kristidsnämnd eller åtminstone att denna erhåller tillfälle att yttra sig i ärendet.

Linköpings slott i landskansliet den 1 mars 1940.

KARL TISELIUS.

V. E. von der Lancken.

¹ Här uteslutna.

Konungens befallningshavande i Gotlands län.
Landskansliet.

Till riksdagens andra lagutskott.

Genom Kungl. Kommunikationsdepartementets skrivelse den 9 februari 1940 har länsstyrelsen fått sig anbefallt att avgiva yttrande i anledning av en i andra kammaren väckt motion (II: 146) om sådan ändring i gällande trafikbestämmelser, att förbudet mot utövandet av yrkesmässig trafik må kunna för län eller viss del därav genom länsstyrelses beslut sättas ur kraft, vad beträffar nyttjande av motorfordon i jordbrukets tjänst, under förutsättning att mobilisering eller förstärkt försvarsberedskap blivit anbefalld för länet eller orten i fråga.

Till fullgörande härav får länsstyrelsen i ärendet anföra följande.

Den anbefallda partiella mobiliseringen på Gotland har i flera avseenden haft högst oförmånliga ekonomiska återverkningar. Särskilt torde jordbruket hava drabbats därav, i det att denna länets betydelsefullaste näringsgren berövats en avsevärd del av sin bästa arbetskraft. Härigenom hava uppkommit stora svårigheter att hålla jordbruksarbetet i gång. Under dessa förhållanden är det fullt naturligt att jordbrukarna söka genom samarbete och ömsesidigt bistånd övervinna svårigheterna. I denna strävan möter emellertid, då det gäller den synnerligen viktiga transportfrågan, hinder av annan art. Gällande bestämmelser om yrkesmässig trafik stadga förbud mot sådan samverkan, om därvid nyttjas motorfordon vid transportarbete för grannes räkning i mera avsevärd omfattning.

De bekymmersamma förhållandena inom jordbruksdriften, som nu äro rådande, torde icke kunna avhjälpas med mindre än att särskilda åtgärder tillgripas. Föreliggande motion synes hava anvisat en framkomlig väg för beredande av effektivt stöd åt jordbruket i förevarande hänseende. De föreslagna åtgärderna skulle visserligen komma att göra intrång på den yrkesmässiga lastbiltrafikens legitima intressen. Jämväl denna yrkesgren har emellertid haft kännning av den anbefallda mobiliseringen. Den krigstjänstgöringsskyldiga trafikpersonalen har i stor utsträckning inkallats till militärtjänstgöring och åtskilliga i trafiken nyttjade huvudsakligen lastautomobiler hava tvångsvis uttagits för krigsmaktens behov och sedermera inköpts för militärt bruk. Det fordonsmaterial, som sålunda undandragits från yrkesmässiga trafiken, har väl delvis ersatts med ny, dock icke i sådan omfattning, att lastbiltrafiken kan i full utsträckning uppehållas, varemot den samlade trafikvolymen snarare torde hava ökats. Nu berörda förhållanden synas ägnade att giva ytterligare stöd åt den i motionen ifrågasatta ändringen av gällande trafikbestämmelser.

Syftet med den i motionen gjorda hemställan torde, enligt länsstyrelsens förmenande, lämpligast kunna vinnas på det sätt att området för nu gällande undantagsbestämmelser, avseende transport uteslutande av mjölk, mjölkprodukter och slaktdjur, utsträcktes att inom område, där förstärkt försvarsberedskap eller mobilisering blivit anbefalld, omfatta jämväl transporter av övriga jordbruksprodukter samt för jordbruket erforderliga förnödenheter. Att såsom i motionen föreslås överlåta på länsstyrelse att härom besluta torde dock icke kunna förordas, utan synes det, med hänsyn till kravet på enhetlighet i tillämpningen, böra ankomma på Kungl. Maj:t att beträffande ifrågavarande transporter i administrativ ordning medgiva un-

dantag från de rättsregler, som gälla för den yrkesmässiga trafiken i allmänhet.

På grund av vad sålunda anförts finner sig länsstyrelsen böra tillstyrka den ifrågasatta lagstiftningen i huvudsaklig överensstämmelse med vad här ovan andragits.

Visby i landskansliet den 19 februari 1940.

OLA JEPSSON.

G. A. Broms.

Bilaga E.

Länsstyrelsen i Kristianstads län.
Landskansliet.

Till riksdagens andra lagutskott.

Sedan länsstyrelsen genom nådig remiss den 9 februari 1940 anbefallts att avgiva yttrande öven en inom andra kammaren väckt motion, nr 146, om upphävande under viss förutsättning och för visst område av förbudet mot utövande av yrkesmässig trafik, såvitt angår utnyttjande av motorfordon i jordbrukets tjänst, får länsstyrelsen anföra.

Den senaste tidens erfarenhet har, såsom motionärerna framhålla, otvivelaktigt visat, att vissa svårigheter att erhålla erforderlig arbetskraft inom näringslivet uppstått vid den partiella mobilisering av landets försvarskrafter som ägt rum. Dylika svårigheter — fastän i mindre grad — förekomma jämväl i samband med den anbefallda förstärkta försvarsberedskapen. Huruvida dessa svårigheter drabba jordbruket i högre grad än andra grenar av vårt näringsliv, kan likväl anses ovisst. Länsstyrelsen anser emellertid önskvärt, att i den mån så är möjligt åtgärder böra vidtagas, som äro ägnade av avhjälpa dessa olägenheter.

Den fråga, som beröres i motionen, sammanhänger i hög grad med den innebörd, som gives åt begreppet yrkesmässig trafik. Enligt nu gällande bestämmelse (23 § i 1930 års motorfordonsförordning) föreligger yrkesmässig trafik, när automobil tillhandahålles allmänheten mot ersättning. Definitionen lämnar rum för olika tolkningar och domstolarnas praxis synes ha varit ganska växlande. Även beträffande körningar, som kunna betraktas såsom mera tillfälliga, ha olika uppfattningar gjort sig gällande, men i allmänhet synas dylika tillfälliga transporter ha betraktats såsom yrkesmässiga, så snart betalning lämnats för desamma, åtminstone i de fall då denna ersättning varit högre än själva driftkostnaderna. Förvärvssyftet har sålunda ansetts avgörande, då det gällt att avgränsa begreppet yrkesmässig trafik. Det må ifrågasättas, om en så restriktiv innebörd av vad som bör hänföras till yrkesmässig trafik kan anses önskvärd. Om en bilägare vid något eller några enstaka tillfällen mot betalning utför körning åt en granne eller annan bekant, som har svårigheter att erhålla arbetskraft eller transportmöjligheter, borde detta icke betecknas som yrkesmässig trafik även om det är uppenbart att jämväl hänsyn till inkomsten varit motivet för tillhandahållandet. Om däremot tillhandahållandet sker ofta eller mera regelmässigt, torde trafiken böra anses såsom yrkesmässig.

Det må ej förbises att ett bifall till den väckta motionen i många fall kan komma att innebära ett visst ekonomiskt avbräck för de befintliga trafikföretagen. Med hänsyn till den stora betydelsen av att vår folkförsörjning under en brydsam tid på allt sätt stödes, synes dock vid extra-ordinära förhållanden en uppmjukning av hithörande bestämmelser böra medgivas. För att olägenheterna för befintliga trafikföretag skola bli så ringa som möjligt vill länsstyrelsen ifrågasätta, huruvida icke de föreslagna undantagsbestämmelserna borde inskränkas till att gälla endast egentliga jordbruksprodukter såsom — förutom mjölk, mjölkprodukter eller slaktdjur, vilka redan äro undantagna från trafikföreskrifterna — gödning, utsäde, foder, spannmål, hö och halm, potatis, rotfrukter, betor och betmassa, men däremot icke skogsprodukter. Ett frigivande av skogstransporterna från tillståndsprövningen kunde åtminstone i vissa trakter leda till alltför allvarliga konsekvenser beträffande ortens trafikbilägare. Transport av fisk, som ju i vissa fall skulle kunna räknas till berörda kategori, synes icke heller böra ges någon särställning.

Det är möjligt, att syftet med motionen kunde vinnas genom sådana ändringar i motorfordonsförordningen, att länsstyrelse medgäves rätt att under förstärkt försvarsberedskap eller vid mobilisering temporärt medgiva tillstånd till länstrafik för godsbefordran, då så på grund av brist på arbetskraft eller vid toppbelastning av lastbilsparken vore erforderligt, och att därvid det eljest föreskrivna kungörelseförfarandet icke behöfve iakttagas. I dessa fall borde därjämte trafiken få taga sin början omedelbart efter det tillstånd meddelats och alltså oberoende av huruvida beslutet vunnit laga kraft. Genom ett sålunda förenklat förfarande torde, på samma gång som en viss kontroll utövades, uppnås en önskvärd snabbhet och smidighet i handläggningen av dylika ärenden.

Kristianstad i landskansliet den 22 februari 1940.

A. E. RODHE.

Wilh. Rönström.

Bilaga F.

Länsstyrelsen i Malmöhus lan.

Landskansliet.

Till riksdagens andra lagutskott.

Genom nådigt beslut den 9 februari 1940 har länsstyrelsen anbefallts avgiva yttrande över en inom riksdagen väckt motion, II: 146, vari hemställts om sådan ändring i gällande trafikbestämmelser, att förbudet mot utövande av yrkesmässig trafik skulle kunna för län eller viss del därav genom länsstyrelsens beslut sättas ur kraft i fråga om utnyttjande av motorfordon i jordbrukets tjänst, under förutsättning att mobilisering eller förstärkt försvarsberedskap blivit anbefalld för länet eller orten i fråga.

I anledning därav får länsstyrelsen anföra följande.

Redan förut hava svårigheter för lantbruket yppats till följd av ungdomens alltmera ådagalagda obenägenhet att utföra jordbrukssysslor. Dessa svårigheter hava givetvis avsevärt ökats genom inkallelse i krigstjänst av män villiga till sådant arbete. De i motionen omförmälda arbetsblocken,

som ju syfta till säkrande av arbetskraft åt jordbruket, hava i detta län omfattats med stort intresse av jordbruksidkarna. Länsstyrelsen, som anser det synnerligen önskvärt, att sådana arbetsblock komma till stånd, har ej annat att erinra mot bifall till motionen, än att länsstyrelsen anser, att det bör tillkomma Kungl. Maj:t att på förslag av länsstyrelse besluta om temporärt urkraftsättande av föreskrifterna om yrkesmässig trafik rörande de transporter, om vilka fråga är, samt att hemställan om vidtagande av erforderlig ändring i 1930 års motorfordonsförordning av riksdagen måtte göras till Kungl. Maj:t.

Malmö i landskansliet den 15 februari 1940.

ERIC SVERNE.

N. Wessman.

Bilaga G.

Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation.

Till riksdagens andra lagutskott.

Genom remiss i tillfälle att avgiva yttrande angående i riksdagens andra kammare väckt motion nr 146 av herr Svedman m. fl. om upphävande under viss förutsättning och för visst område av förbudet mot utövande av yrkesmässig trafik, vad beträffar utnyttjande av motorfordon i jordbrukets tjänst, vill riksorganisationen härmed meddela, att samtliga anslutna specialförbund — Svenska Droskbilägareförbundet, Svenska Lasttrafikbilägareförbundet och Svenska omnibusägareförbundet — beretts tillfälle att yttra sig över nämnda motion.

Från Svenska Lasttrafikbilägareförbundet har inkommit yttrande, vilket här bilägges.

Till förenämnda yttrande har Riksorganisationen tagit ställning och förklarat sig icke hava något att erinra, utan vill för sin del helt biträda i det samma framförda synpunkter och yrkande om avslag å motionen.

Stockholm den 29 februari 1940.

Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation.

GÖSTA WAHLSTEDT.

Johan Söderqvist.

Bilaga H.

Svenska Lasttrafikbilägareförbundet.

Till Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation,
Stockholm.

Motion nr 146 i andra kammaren vid drets lagtima riksdag om upphävande under viss förutsättning och för visst område av förbudet mot utövande av yrkesmässig trafik, vad beträffar utnyttjande av motorfordon i jordbrukets tjänst.

Bihang till riksdagens protokoll 1940. 9 saml. 2 avd. Nr 27.

Med skrivelse den 7 februari har riksorganisationen remitterat andra lagutskottets skrivelse den 6 i denna månad med lämnat tillfälle till yttrande över rubr. motion.

Förbundet har i sin tur lämnat länsföreningarna tillfälle till yttranden. Dylika yttranden ha även avgivits av länsföreningarna i Uppsala, Östergötlands, Kalmar, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs och Skaraborgs län (de fyra sistnämnda länsföreningarna efter gemensam överläggning) samt i Kopparbergs och Gävleborgs län.

Med full samstämmighet ha dessa förbundets avdelningar uttalat sig i bestämt avstyrkande riktning gent emot bifall till motionen.

Förbundet vill i korthet referera en del av de inkomna yttrandena.

Uppsala läns Lasttrafikbilägareförening:

Föreningsstyrelsen har beslutat avstyrka motionen under motivering att ytterligare frigivning av godstransporter icke bör komma till stånd. De skäl, som motionärerna anfört, kunna nog anses beaktansvärda, men vi kunna ej gå med på att en lag skall stiftas, som i praktiken kommer att missbrukas. — — —

Östergötlands läns Trafikbilägareförening:

Vi finna icke något bärande motiv för förslaget utan se detsamma som en aktion för legitimering av den olaga trafik, som uppväxt, tack vare de undantagsbestämmelser, som redan finnas. — — —

Kalmar läns Lasttrafikbilägareförening:

De omnämnda omständigheter, motionärerna åberopa i sin motivering, torde vara gällande inom alla näringsgrenar, sålunda ej blott för jordbruket.

Bestämmelserna i § 44 mom. 1 st. 1 i 1930 års motorfordonsförordning ha väl tillkommit för att skydda den yrkesmässiga kårens sysselsättning från obehörigt intrång av privata innehavare av motorfordon. — — —

Vad Kalmar län beträffar föreligger enligt vårt förmenande inga sådana omständigheter, som motivera lagändring för utnyttjande av motorfordon i jordbrukets tjänst.

Kristianstads läns Lasttrafikbilägareförening:

I den mån som arbetsblock vid krig eller krigsfara bildas inom jordbruket komma tydligen blockenheternas enskilda lösören att drivas och förvaltas för blockets gemensamma räkning och i blockets regi. Härav följer, att ett fordon, vare sig det nu må vara ett hästfordon eller ett motordrivet dylikt, som tillhör en nuvarande brukningsenhet, vid blockbildning övergår till blockledarens områdes gemensamma användning. Den trafik, blocket utövar för sina medlemmar, blir ej av yrkesmässig beskaffenhet och varje oro för motionärerna att ett sådant förfarande skulle betraktas som lagbrott, torde vara överflödigt. Det exempel från Tingstäde, som i motionen anföres, är alldeles missvisande, då den angivna trafiken ej skedde under krig eller vid krigsfara och för jordbruksblock. Därtill bör trafiken ifråga betraktas som hjälpsamhet i så måtto, att skäl föreligger för antagande att, därest lantbrukaren icke hjälpt sin granne, grannen inte heller tillkallat yrkesmässigt företag för denna transport utan utfört den själv med viss tidsförsening. — — —

Malmöhus läns Trafikbilägareförening:

Vad denna motion åsyftar är att ödelägga all yrkesmässig trafik på landsbygden samt att alla dessa åkare, som hava sin inkomstmöjlighet, skulle bliva fullständigt ruinerade. — — — Skall spannmål, mjölk, betor, betmassa och slaktdjur bliva fria då kan man fråga sig vad sedan återstår. Svaret

blir: Intet. Mjolk- och slaktdjurstransporternas frigivande har lett till en oerhörd villervalla och följts av lagöverträdelser, vilka även visat sig mycket svåra att effektivt beivra. Skulle ytterligare transporter frigivas bleve resultatet rent kaos.

Kopparbergs läns Trafikbilägareförening:

— — — Av de erfarenheter, föreningen funnit genom de olägenheter, vilka redan nu äro förknippade med frigivningen av mjolk- och slaktdjurstransporterna, äro vi förvissade, att ännu större olägenheter komma att uppstå för utöfvare av yrkesmässig lastbilstrafik, om det ena slaget gods efter det andra lämnas fritt för envar att billedes transportera utan trafikstillstånd. Vi vilja dock ej tro, att de lagstiftande myndigheterna skola falla till föga för dylika försök att försämra betingelserna för och skapa oreda för den yrkesmässiga biltrafiken.

Gävleborgs läns Lasttrafikbilägareförening:

Det kan ej vara lyckligt, att framskapa flera s. k. lokala veton. Det har redan nogsam visat sig, att det är svårt att av dessa förvänta några enhetliga fördelar. — — — Vi hemställa, att motionens genomförande på allt sätt motverkas.

Motionärerna vitsorda, att den väsentligt reducerade arbetskraften genom värnpliktigas inkallande till militärtjänst föranlett stora svårigheter för jordbruket. Det är under sådana förhållanden uppenbart, att den i resp. orter hemmavarande återstoden av den arbetsföra och jordbrukskunniga befolkningen behövs för i främsta rummet speciella jordbruksgöromål. En föga lycklig splittring skulle lätt uppstå, om en hel del bland dessa personer skulle i här tydligen avsedd omfattning tillåtas att ägna sig åt direkt trafikutövning med lastbil.

Då förbundet har sig bekant, att särskilda beredskapsåtgärder för de skilda orterna planläggas och ordnas även för att den oundgängligen nödvändiga delen av den yrkesmässiga lastbilstrafiken skall kunna uppehållas under utomordentliga förhållanden, synes det vare sig behövt eller lämpligt med särskild lagstiftning i uppenbart syfte att undantränga den yrkesmässiga lastbilstrafiken från för densamma naturliga verksamhetsområden.

Förfogandelagen torde för övrigt tillägga vederbörande kristidsstyrelser befogenhet att vid utomordentliga förhållanden tillgodose behov av föreliggande art utan att motionen behöver vinna bifall.

I anslutning till vad här anförts har förbundet äran hemställa,

att Riksorganisationen ville i sitt yttrande till Andra lagutskottet med kraft tillbakavisa motionen för att förebygga det intrång för utöfvare av yrkesmässig lastbilstrafik, som ett bifall till densamma skulle innebära.

Stockholm den 27 februari 1940.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet

CEVE BYSTRÖM.

Carl Knutsson.

Riksförbundet Landsbygdens Folk.

Till riksdagens andra lagutskott.

Genom remiss av den 6 februari 1940 har undertecknat förbund beretts tillfälle att avgiva yttrande över motion nr 146 i andra kammaren av herr Svedman m. fl. om upphävande under viss förutsättning och för visst område av förbudet mot utövande av yrkesmässig trafik, vad beträffar utnyttjande av motorfordon i jordbrukets tjänst, och får förbundet med anledning därav anföra följande:

Vid utformandet av ett flertal nu gällande lagar rörande näringsutövande har hänsyn uteslutande tagits till fredliga förhållanden och icke till de undantagstillstånd, som inträda vid mobilisering eller förstärkt försvarsberedskap. Motionärerna ha endast pekat på ett fall, där under anförda förutsättningar för samhället viktiga funktioner hindras genom nu gällande lagstiftning. Ett flertal sådana, mer betydelsefulla än det av motionärerna anförda, torde utan svårighet kunna framföras. Förbundet finner det absolut nödvändigt, att vid mobilisering eller förstärkt försvarsberedskap alla formella hinder — hur berättigade de än kunna vara i fredstid — undanröjas på det att speciellt för livsmedelsförsörjningen alla resurser kunna till det yttersta utnyttjas. Då det i förväg torde vara svårt att avgöra, vilka förändringar i nu gällande lagar som i olika lägen kunna vara påkallade och då man får förutsätta behovet av ett snabbt avgörande, om ej värden skola förspillas, finner förbundet önskvärt, att Kungl. Maj:t under de förutsatta omständigheterna i full utsträckning bör äga sådan rätt.

I det av motionärerna påvisade fallet vill förbundet framhålla, att det torde vara nödvändigt för ledaren av ett arbetsblock att utan formella inskränkningar kunna dirigera inom blocket befintliga större maskiner, fordon och redskap samt att detta kan ske utan att t. ex. en chaufför har trafikstillstånd. Likaså måste visst vederlag alltid kunna lämnas ägare till fordon och maskiner, i den mån dessa utnyttjas utanför ägarens gård.

Motionärerna framhålla behovet av en ändring av § 44 mom. 1, första stycket i 1930 års motorfordonsförordning, men enligt förbundets uppfattning kräver även samma paragraf mom. 2 första stycket och i samband därmed förordningens § 27 mom. 4—6 en uppmjukning. Det torde icke vara ändamålsenligt, att utnyttjandet inom arbetsblocken av bilar och släpvagnar försenas eller belägges med extra kostnader genom besiktningstvång. Med hänsyn till de stora svårigheter ledaren för ett arbetsblock vid jordbruket ändå får att bemästra, bör han ha känslan av att utan formella hinder kunna till fullo utnyttja alla till buds stående resurser.

Med ovan anförd motivering vill Riksförbundet Landsbygdens Folk ej enbart tillstyrka föreliggande motion nr 146/AK av herr Svedman m. fl. utan även förorda, att motionens princip får en i Kungl. Maj:ts hand lagd utvidgad tillämpning.

Stockholm den 28 februari 1940.

Vördsamt

Riksförbundet Landsbygdens Folk (R. L. F.)

C. G. JOHANSSON.

G. Lundgren.

Bilaga K.

Kungl. Järnvägsstyrelsen
Godstrafikbyrån

Svenska Järnvägsföreningen.

Till riksdagens andra lagutskott.

Motioner I: 27 och II: 58 om ändring
i motorfordonsförordningen.

^{ES} Sedan Kungl. Maj:t den 9 dennes anbefallt järnvägsstyrelsen att till riksdagens andra lagutskott avgiva yttrande över ovannämnda motioner och utskottet härutöver genom remisskrivelse den 1 sistlidne februari berett Svenska Järnvägsföreningen tillfälle att över samma motioner avgiva yttrande, få Kungl. Järnvägsstyrelsen och Svenska Järnvägsföreningen härigenom gemensamt anföra följande.

De likalydande motionerna innehålla yrkande om sådan ändring i motorfordonsförordningen, att transport av sockerbeter och betmassa likställas med transport av mjölk och slaktdjur och sålunda får utföras utan särskilt trafik-tillstånd.

Åberopad undantagsbestämmelse för mjölk och slaktdjur återfinnes i § 23 i 1930 års motorfordonsförordning, som lyder:

»Tillhandahålles allmänheten automobil mot ersättning (yrkesmässig trafik) gäller, utöver eller i stället för bestämmelserna om annan automobiltrafik, vad i 24—29 §§ här nedan stadgas; dock skola de särskilda bestämmelserna angående yrkesmässig trafik icke äga tillämpning, där automobil användes för transport uteslutande av mjölk, mjölkprodukter eller slaktdjur.»

Redan detta undantag, som sålunda beretts jordbruksnäringen för varuslagen mjölk och slaktdjur, är i hög grad omstritt. Vi tillåta oss att härutinnan hänvisa till den redogörelse, som i berörda avseende lämnats i 1936 års trafikutrednings betänkande (sid. 99—110). Av denna redogörelse framgår bl. a. att undantagsbestämmelsen givit upphov till olaga yrkesmässig trafik samt att den i viss grad försvårat behovsprövningen. Redogörelsen ger vidare vid handen, att trafikutredningen, som närmast varit benägen att förorda en *sloping* av ifrågavarande undantagsbestämmelse, i vart fall icke anser lämpligt, att — såsom från vissa håll föreslagits — utvidga undantagsbestämmelsens tillämpningsområde. Under sådana förhållanden och då statsmakterna ännu ej tagit ställning till nuvarande undantagsbestämmelses bibehållande kan en *utvidgning* av en dylik bestämmelse, som obestriddligen vållat viss oreda på transportmarknaden och som därjämte är ägnad att försvåra behovsprövningen, icke vara lämplig.

Järnvägarna och särskilt de enskilda järnvägar, vilka äro att betrakta som »betbanor», hava för bettrafiken anskaffat en stor godsvagnpark, lämpad just för varuslagen betor och betmassa. Ett betydande kapital har nedlagts i denna vagnanskaffning. Vidare hava godsvagnar moderniserats, bangårdar utvidgats, särskilda lastnings- och lossningsanordningar vidtagits och i övrigt förbättringar införts för att underlätta denna trafik, vilket allt dragit avsevärda kostnader. Samtidigt har den fortgående rationaliseringen av sockerindustrin undan för undan ökat dagsavverkningen och påkallat tillförsel, per dag räknat, av med åren allt större myckenhet av betor. Rationaliseringen har förkortat betkampanjen, och därmed även förkortat den tid, under vilken »betbanornas» godsvagnpark helt utnyttjas, samtidigt som ökning av godsvagnsparken framtingats, ehuru de för betor och betmassa avsedda godsvagnarna under normala trafikförhållanden få till stor del stå oan-

vända under tid av året, då betkampanj icke pågår. Denna, som vid råsockerindustriens tillkomst sträckte sig över minst 5 månader av året eller från oktober ena året till mars månad nästa år, har numera begränsats till 6 à 8 veckor under månaderna oktober, november och december. De ekonomiska betingelserna för järnvägarnas bettrafik hava härigenom ofrånkomligt undergått försämring.

Redan nu föreligger konkurrens mellan järnväg och den yrkesmässiga lastbilstrafiken om transporter av betor och betmassa. En icke obetydlig avledning från järnväg till landsväg har sålunda ägt rum, och landsvägstrafiken utgjorde under år 1938 enligt en för bettrafiken i Skåne verkställd utredning omkring 38 % av hela betleveransen.

Därest lastbilar nu skulle genom en undantagsbestämmelse beredas särskilda förmåner i deras tävlan med järnvägen om transporter av betor och betmassa, skulle följden bliva, att järnvägarna såge sina fraktinkomster för denna trafik nedgå, utan att de kunde göra en mot trafikavledningen svarande utgiftsminskning. Det är nämligen att märka, att såväl Sockerfabriksbolaget som Betodlarnas Centralförening samfällt uttalat, att järnvägarna för närvarande äro oundgängliga för bettrafiken och att en överflyttning av denna trafik till landsvägarna skulle medföra betydande olägenheter. Om all transport skulle ske på landsväg, skulle sockerfabrikerna sålunda icke kunna uppehålla kontinuerlig drift utan att bereda särskilda lagringsmöjligheter. Den nuvarande ordningen att betor, som komma på landsväg, omedelbart intagas till behandling, således under dagen, enär fabriksområdena äro avstängda under natten, och att järnvägsbetor avverkas på nätterna, skulle icke kunna bibehållas. I detta avseende få vi åberopa yttrandet å sidorna 23 och 24 i här bilagd utredning¹ om bettrafiken, avlämnad i maj 1939 av en av betodlarna, sockerfabriksbolaget och järnvägarna i Skåne tillsatt betransportskommitté.

Till förestående kan fogas dels att järnvägarna på ett erkänt tillfredsställande sätt hittills förmått avverka transporter av betor och betmassa, dels att tillgång till lastbilar med trafikstillstånd veterligen icke saknats i bettrafiken, dels härutöver att betodlare, som övergått till bilbefordring, ånyo återkommit till järnvägen delvis därför att befordring å järnväg ställt sig billigare än befordring å lastbil.

En sådan ändring i motorfordonsförordningen, som motionärerna ifrågasätta, synes på anförda skäl vara ur transportteknisk synpunkt opåkallad.

Föreliggande motioner torde emellertid böra bedömas även ur samhälls-ekonomisk synpunkt med bortseende från järnvägarnas särskilda intressen.

Motionerna avse *privata lastbilar utan trafikstillstånd*. Man frågar sig, i vilken utsträckning lastbilar förekomma, vilka i saknad av trafikstillstånd icke deltaga i det allmänna varuutbytet, men däremot skulle kunna frigöras för bettrafiken. Under normala förhållanden torde härvid närmast vara att räkna med bilar, som forsla de under särskilda regler ställda varuslagen mjölk och slaktdjur, och som icke äro helt sysselsatta med dylik forsling. Vidare torde nu ifrågakomma bilar, som företagare använda i egen rörelse, utan att dock kunna bereda dem full sysselsättning. Det torde emellertid få anses ligga i sakens natur, ehuru närmare utredning därom icke kan åstadkommas, att privata lastbilar utan trafikstillstånd och utan full sysselsättning i ägarens egen rörelse icke kunna vara synnerligen talrika. I varje fall äro vi förvissade om, att dessa privata lastbilar utan trafikstillstånd icke förmå lösa sockerbetstransportproblemet. Bettrafiken innebär nämligen framförande till sockerfabriker av *över 1 miljon ton betor* och bortförande från fabriken av *över en halv miljon ton betmassa*.

¹ Här utesluten.

Motionerna anses emellertid icke böra bedömas med tagen hänsyn enbart till vad ett bifall skulle betyda med *nu* tillgänglig lastbilpark, som saknar trafiktillstånd, utan i stället med hänsyn till den utveckling å lastbilsmarknaden, som ett bifall till motionerna kan väntas skapa. Härvid måste vi påkalla Utskottets särskilda uppmärksamhet därpå, att ifrågasatt frigivande av transporter av betor och betmassa måste befaras medföra en nu icke överskådbar ökning av antalet lastbilar utan trafiktillstånd. Firmor och enskilda, som nu ha begränsat behov av lastbil för egna transporter och därför hittills icke förvärvat egen bil, utan anförtrött sina transporter åt den yrkesmässiga bilrörelsen, skulle inför möjligheten att under en del av året få utan tillstånd åtaga sig transporter av betor och betmassa stimuleras till att förvärva egen lastbil. Sålunda uppkommande efterfrågan på lastbilar kan förväntas föranleda, att innehavare av fjärtrafikbilar söka avyttra äldre och begagnade bilar för att erhålla mera ekonomiska eller tjänliga biltyper. Därigenom skulle en särskild lastbilpark för närtrafiken skapas, vilken måste söka sin anpart å transportmarknaden. Den torde härvid bliva hänvisad till att tillämpa en lägre taxa än de bilar, som äro upplåtna för yrkesmässig trafik, vilket skulle vålla rubbningar i nämnda lastbiltrafik. Då bettrafiken, såsom redan sagts, numera är begränsad till omkring 2 månader av året, skulle innehavarna av lastbilar utan trafiktillstånd snart finna sig icke kunna ernå nödig försörjning enbart genom att forsla betor och betmassa. Yrkanden torde därför snart framkomma om rätt att utan trafiktillstånd forsla även andra produkter inom jordbruksnäringen än betor och betmassa och härvid närmast lantbruksprodukter av olika slag och gödning.

Ett bifall till motionerna befaras sålunda i fortsättningen bringa stor oreda å transportmarknaden och för lastbiltrafiken skapa ett tillstånd, som motorfordonsförordningen just avsett att förhindra. Därest transportererna med lastbil av betor och betmassa i stället alltjämt hänföras till yrkesmässig trafik, få myndigheterna möjlighet att pröva behovet i varje särskilt fall och att i fråga om tid och transportslag begränsa tillståndet till vad som kan anses skäligt och nödigt med hänsyn till i trafiken befintliga länstrafikbilar.

Till förestående kan ytterligare läggas, att det nuvarande tidsläget med fara för avspärning i tillförseln av flytande bränsle och smörjoljor icke torde vara ägnat för en utvidgning av lastbilarnas andel i varuutbytet, allra minst då det här gäller en för folkförsörjningen så viktig industri som sockerindustrien, som ofrånkomligt måste vidmakthållas. Kunna härvid lastbilarna icke besörja sin andel av transportererna, finnes intet annat transportmedel än järnvägarna att lita till. Men det kan icke rimligen begäras, att de berörda enskilda järnvägarna, av vilka flera äro för sin existens beroende av jordbruket och sockerindustrien, skola, därest de berövas större eller mindre del av bettrafiken genom lastbilarna, ändock för denna kortvariga säsongtrafik hålla full beredskap av godsvagnar, lok och personal.

Med hänsyn till här påvisade förhållanden får Kungl. Järnvägsstyrelsen och Svenska Järnvägsföreningen gemensamt hemställa, att motionerna nr 27 i första kammaren och nr 58 i andra kammaren om ändring i motorfordonsförordningen i syfte att underlätta transporter av sockerbetor och betmassa måtte av utskottet avstyrkas.

Stockholm den 6 mars 1940.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

G. O. DAHLBECK.

Ragnar Trolle.

Svenska Järnvägsföreningen

I. J. LUNDQVIST.

Länsstyrelsen i Kristianstads län
Landskansliet

Till riksdagens andra lagutskott.

Sedan länsstyrelsen genom nådig skrivelse den 9 februari 1940 anbefallts att avgiva yttrande över i såväl första som andra kammaren väckta motioner om ändring i motorfordonsförordningen i syfte att underlätta transport av sockerbeter och betmassa, får länsstyrelsen anföra.

Under de senare åren hava i en del fall av betodlare och betodlareföreningar framförts klagomål rörande svårigheterna att få utfört transporter av sockerbeter till sockerfabrikerna på grund därav, att trafiklastbilarna under betkampanjen ofta visat sig otillräckliga för att tillgodose behovet. Sådana klagomål hava huvudsakligen förmärkts i länets södra delar — Ingelstads och Järrestads härad. Anledningen härtill torde i viss mån vara att söka i den rationalisering av jordbruket, som de senare åren skett, och som haft till följd, att antalet draghästar avsevärt minskats och ersatts av traktorer. Länsstyrelsen har i ett par fall sökt avhjälpa klagomålen genom att bevilja tillstånd till länstrafik för befordran endast under betkampanjen av enbart betor och betmassa. En dylik differentierad tillståndsgivning har dock i ett par fall föranlett vissa missförhållanden. Dessa begränsade tillstånd fresta lätt till överträdelser och i de allra flesta fall har tillståndshavaren efter någon tid inkommit med ansökan om tillstånd att få idka godstrafik utan några inskränkningar under framhållande av, att trafikföretaget eljest ej ekonomiskt kunde bära sig.

För flera trafikbilägare inom länet utgöra transporterna av betor och betmassa en icke oväsentlig del av deras trafikinkomster, varför ett bifall till motionerna för många kunde medföra intrång i deras försörjningsmöjligheter. Jämväl för järnvägarna skulle ett dylikt frigivande av bettransporterna komma att inom vissa områden bli kännbart. Länsstyrelsen hyser med hänsyn härtill stor tvekan rörande lämpligheten av det i motionerna väckta förslaget.

Att under nu rådande förhållanden särskilda svårigheter kunna hava uppstått torde vara otvivelaktigt. I motion inom andra kammaren, nr 146, beröras de olägenheter, som mobilisering eller förstärkt försvarsberedskap överhuvud bereder jordbrukets transportförhållanden, och får länsstyrelsen hänvisa till sitt denna dag över denna motion avgivna utlåtande.

Kristianstad i landskansliet den 22 februari 1940.

A. E. RODHE.

Wilh. Rönström.

Bilaga M.

Länsstyrelsen i Malmöhus län
Landskansliet

Till riksdagens andra lagutskott.

Genom nådigt beslut den 9 februari 1940 har länsstyrelsen anbefallts avgiva yttrande över två inom riksdagen väckta motioner, I: 27 och II: 58, i vilka hemställts, att de särskilda bestämmelserna angående yrkesmässig tra-

fik icke skulle äga tillämpning, då automobil användes för transport utslutande av betor eller betmassa.

I anledning därav får länsstyrelsen överlämna från Malmöhus läns trafikbilägareförening inkommet yttrande samt för egen del anföra följande.

Länsstyrelsen har erfarit, att odlare av betor å mindre areal hos betodlareföreningen framfört klagomål över svårighet att få betorna transporterade under sista betkampanjen. Bilåkarna göra gällande, att anledningen härtill varit antingen ovillighet att erlægga den för transporten begärda ersättningen eller dröjsmål med beställning av automobil till en tidpunkt, då av sockerfabrikerna fastställd plan för betleverans icke stått att ändra. Enligt vad länsstyrelsen förspört har betleveransen under senaste kampanjen försiggått utan olägenhet för sockerfabrikerna, varför det finnes anledning antaga, att de, som framfört klagomål, kunnat anskaffa transportörer, även om de närmast boende bilåkarna icke kunnat åtaga sig transporterna. Länsstyrelsen förmenar därför, att verkligt behov för den föreslagna lagändringen icke förefinnes. Malmöhus läns trafikbilägareförenings förslag i anledning av motionerna sammanhänger med spörsmålet om rätt för tillståndsgivande myndighet att för tillgodoseende av ett tillfälligt behov överflytta automobiler i yrkesmässig trafik från ett trafikområde till ett annat. Länsstyrelsen har förut i annat sammanhang haft att taga ställning till denna fråga och har då tillstyrkt densamma. Men länsstyrelsen håller före, att sådan rätt bör avse varje slag av automobiltransport och anser sig därför icke böra förordna nu ifrågavarande förslag. I motionen II: 146 vid innevarande års riksdag har föreslagits, att från yrkesmässig trafik skulle undantagas transporter åt s. k. arbetsblock vid jordbruket. Om detta förslag vinner bifall, torde även det syfte som avses med motionerna I: 27 och II: 58 komma att tillgodoses. Länsstyrelsen, som i annat yttrande till andra lagutskottet denna dag med viss ändring tillstrykt bifall till motionen II: 146, får som sin mening uttala, att nu ifrågavarande två motioner icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Malmö i landskansliet den 15 februari 1940.

ERIC SVERNE.

N. Wessman.

Bilaga N.

Malmöhus Läns Trafikbilägareförening.

Till länsstyrelsen i Malmöhus län.

Sedan vi satts i tillfälle att taga del av de motioner i första och andra kammaren, som gå ut på viss ändring i Motorfordonsförordningen avseende transport av sockerbetor och betmassa, få vi härmed värdsamt framhålla följande:

I motorfordonsförordningen lämnas i §§ 23—29 särskilda föreskrifter om yrkesmässig automobiltrafik. Tack vare dessa särskilda bestämmelser har såväl den yrkesmässiga trafiken som sådan som dess utövare kunnat kontrolleras och en god ordning uppnåtts. Vi torde icke behöva hänvisa till de tråkiga förhållanden, som voro rådande, innan motorfordonsförordningen fått den utformning, som nu är fallet. Den yrkesmässiga trafiken stod mycket lågt i kurs, beroende såväl på det dåliga fordonsmaterialet som på en hel del av yrkesutövarnas osunda affärsmetoder. Vilka personer som helst fingo köra med praktiskt taget hurudan vagn som helst.

Genom Kungl. förordningen av den 30 juni 1936 ändrades § 23 i motorfordonsförordningen på så sätt, att automobil, som användes för transport uteslutande av mjölk, mjölkprodukter eller slaktdjur, icke skulle gå in under bestämmelserna för den yrkesmässiga trafiken. Vi sågo redan vid detta tillfälle med en viss oro, att man började lätta på de band, som varit nödvändiga för att åstadkomma en sund yrkesmässig trafik. Vi utgingo emellertid ifrån, att det vid detta tillfälle icke skulle röra sig om något större antal transporter och körningar.

Det har emellertid visat sig, att så snart mjölkkörning och körning av slaktdjur blev fri, en mängd ytterligare fordon satts i trafik. Det visade sig nämligen, att när en trafikchaufför bytte sin gamla bil mot en ny, övertogs ofta den gamla bilen av någon person, som ägnade sig åt mjölkkörning och slaktdjurskörning med den gamla enligt trafikchaufförens uppfattning slutkörda automobilerna.

Det må jämväl påpekas, att vi konstaterat, att den fria mjölkkörningen och slaktdjurskörningen inbjudit till annan icke laglig körning — något som ju ligger i sakens natur. Det är ju t. ex. icke så lätt att skilja på slaktdjur eller livdjur.

Det torde vara ofrånkomligt, att ju mera körning, som frigives, ju mera osund konkurrens och bristande garantier för en perfekt yrkesmässig trafik.

Det må framhållas, huru noga en trafikchaufför numera är med att hålla sin vagn i fullgott skick. Vidare besitter en trafikchaufför obestriddigen en yrkesskicklighet, som för den allmänna säkerheten har stor betydelse.

I de ingivna motionerna föreslås nu av herrar Löfvander och Persson i första kammaren, att riksdagen måtte besluta sådan ändring i motorfordonsförordningen, att transport av sockerbeter och betmassa måtte likställas med transport av mjölk och slaktdjur och sålunda få utföras utan särskilt tillstånd.

I herr Svedmans m. fl. motion hemställles, att riksdagen måtte besluta sådan ändring i gällande trafikbestämmelser, att förbudet mot utövande av yrkesmässig trafik må kunna för län eller viss del därav genom länsstyrelsens beslut sättas ur kraft vad beträffar utnyttjande av motorfordon i jordbrukets tjänst, under förutsättning att mobilisering eller förstärkt försvarsberedskap blivit anbefalld för länet eller orten i fråga.

För vår del måste vi bestämt uttala oss mot de båda motionerna.

Vad då först speciellt beträffar transport av sockerbeter och betmassa vilja vi understryka, att motionernas uppgifter om att den lokala yrkestrafiken i stor utsträckning måste avsäga sig beställning av sockerbetstransport, icke äro riktiga. Nödigt antal trafikbilar kan ställas till förfogande. Däremot torde det i många fall vara en prisfråga. Lantbrukarna räkna icke med att en lantarbetare endast betalas med 67 öre i timmen, medan däremot en yrkeschaufför får betalas med minst kr. 1:— i timmen. Vidare tillkommer för den ansvarskännande trafikbilägaren utgifter för vagnens hållande i gott stånd, ev. transportförsäkringar etc.

Särskilt i Skåne är naturligtvis frågan om dessa betkörningar av avgörande betydelse för flertalet åkeriägare på landsbygden. Det må anmärkas, att i vår lokalavdelning i Ystad finnas 50 medlemmar, varav 45 hava sin säkraste inkomst just på betkörning. De 5 medlemmar, som icke hava betkörning, äro lokala Ystadsåkare.

Vi kunna icke finna det rätt och billigt, att de åkeriägare, som nu upparbetat välorganiserade och vad materialen beträffar klanderfria trafikföretag, genom den i motionen hemställda lagändringen skulle utsättas för en konkurrens, som de under inga förhållanden kunde upptaga. En lagändring skulle otvivelaktigt för en mångfald åkare i varje fall sockerbetsdis-

trikten medföra praktiskt taget ruin. Det torde icke i dag behöva framhållas, hurusom utövarna av den yrkesmässiga trafiken redan tidigare haft att kämpa med stora svårigheter. Vi vilja då endast hänvisa till det avbräck, som trafiken förorsakats genom bensinrestriktionerna.

Enär motionen om bettransporternas frigivande tydligtvis huvudsakligen är baserad på att den lokala yrkestrafiken icke skulle kunna i tillräckligt stor utsträckning fullgöra den körning, som är nödvändig vid betkampanjerna, vilja vi slutligen föreslå, att denna fråga löses på ett enklare sätt, nämligen därigenom att länsstyrelsen medgives möjlighet att under betkampanjerna bevilja åkare från annat trafikområde rätt att utföra körning jämväl inom det trafikområde, där betkampanj pågår. Skulle länsstyrelsen erhålla denna möjlighet, våga vi försäkra, att envar lantbrukare absolut kunde erhålla körning i vilken utsträckning han än skulle kunna påfordra.

Malmö den 14 februari 1940.

Malmöhus läns trafikbilägareförening.

N. PERSSON.

Ordf.

Bilaga O.

Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation.

Till riksdagens andra lagutskott.

Genom remiss i tillfälle att avgiva yttrande angående i riksdagen väckta likalydande motioner nr 27 i första kammaren av herrar Löfvander och Persson och nr 58 i andra kammaren av herrar Olsson i Kullenbergstorp och Lindgren, angående ändring i motorfordonsförordningen i syfte att underlätta transport av sockerbetor och betmassa, vill riksorganisationen härmed meddela, att samtliga anslutna specialförbund — Svenska Droskbilägareförbundet, Svenska Lasttrafikbilägareförbundet och Svenska Omnibusägareförbundet — beretts tillfälle att yttra sig över nämnda motioner.

Från Svenska Lasttrafikbilägareförbundet har inkommit yttrande, vilket här bilägges.

Till förenämnda yttrande har riksorganisationen tagit ställning och förklarat sig icke hava något att erinra, utan vill för sin del helt biträda i det samma framförda synpunkter och yrkande om avslag å motionerna.

Stockholm den 29 februari 1940.

Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation.

GÖSTA WAHLSTEDT.

Johan Söderqvist.

Bilaga P.

Svenska Lasttrafikbilägareförbundet

Till Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation,
Stockholm.

Motioner vid årets lagtima riksdag nr 27 i första och nr 58 i andra kammaren om ändring i motorfordonsförordningen i syfte att underlätta transport av sockerbetor och betmassa.

Med skrivelse den 3 februari har riksorganisationen remitterat andra lagutskottets skrivelse den 1 i denna månad med lämnat tillfälle till yttrande över motionerna.

Efterkommande riksorganisationens remiss har undertecknat förbund äran att i ärendet anföra följande.

För att erhålla en klar bild över tillgången på transportmateriel även för det ändamål, motionerna närmast avse, har förbundet *dels* infortrat ytt-randen från länsföreningarna i de län, som utgöra de egentliga bettdistrik-ten, eller Kalmar, Blekinge, Kristianstads och Malmöhus län, *dels ock* läm-nat även övriga länsföreningar tillfälle till yttranden.

De direkt infortrade yttrandena ha ingått, varjämte sådana avgivits av länsföreningarna i Uppsala, Östergötlands, Kalmar, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs och Skaraborgs (de fyra sistnämnda länsföreningarna efter gemensam överläggning) samt i Kop-parbergs och Gävleborgs län.

Med full samstämmighet ha dessa förbundets avdelningar uttalat sig i be-stämt avstyrkande riktning gent emot bifall till motionerna.

Förbundet vill i korhet referera de inkomna yttrandena.

Uppsala läns Lasttrafikbilägareförening:

Föreningens styrelse har beslutat avstyrka motionerna under motivering att de tidigare frigivningarna av mjölk och slaktdjur förorsakat den yrkes-mässigt bedrivna lastbilstrafiken så mycket obehag och intrång att det icke finns några skäl att öka antalet för biltransport utan trafikillstånd fri-givna varor.

Kalmar läns Lasttrafikbilägareförening:

För Kalmar läns vidkommande ha inga som helst svårigheter förekommit att få sockerbetstransporterna utförda, änskönt avverkningskampanjen sker med starkt forcerat tempo. Den yrkesmässiga lastbilsparken räcker mer än väl till. I stället kunna vi med fakta som grund påpeka att alla lastbilar, vilka vid tiden för sockerbetskampanjen stå utan sysselsättning, icke på långt när kunna beredas sysselsättning. — Antalet beviljade trafikrättighe-ter är så pass riktligt tilltaget, att de kunna fylla även betydligt starkare och långvarigare säsongtrafik än vad sockerbetstransporterna i verkligheten på-fordra. Sockerbetstransporterna pågå nämligen endast en kortare tid, 6—8 veckor, enligt motionärernas egen uppgift.

Den klagan, motionärerna säga sig ha sport däröver att betodlarna icke skulle få transporter utförda på de dagar, uppgjord leveransplan förut-sätter, är, enligt vår erfarenhet, totalt grundlös och utmynnar i stället blott uti ett försök att få även detta jordbruksalster — liksom förhållandet är med mjölk- och slaktdjurtransporterna — fria från den yrkesmässiga trafi-kens bestämmelser för att därigenom kunna pressa ned frakterna till det orimliga. — Att även andra privata lastbilägare gärna åtaga sig transpor-ter, utöver sina egna, är en sanning, men motionärerna ha noga aktat sig att tala om de vådor en utökning av de s. k. fria transportererna i verkligheten innebär. I Kalmar län förekommer intet fall då den yrkesmässiga trafiken avsgt sig beställning av sockerbetskörning. Slutligen påpeka motionärer-na vilken betydelse deras förslag innebär för betmassans returtransporter från fabriken till odlarna. Dessa returfrakter utföras emellertid, åtmins-tone i Kalmar län, samtidigt med bettransporterna i det att lastbilarna vid återfärden från fabriken taga betmassan som återlass till odlarna.

Vi kunna icke finna något motiv, som talar för bifall till motionerna utan tvärtom allt talar emot motionernas syfte.

Blekinge läns Trafikbilägareförening:

Här vidtalar Sockerfabriken någon åkare, som är känd för punktlighet, att åtaga sig transporter av sockerbetorna från ett visst område, t. ex. en socken, till ett överenskommet pris per ton för hela kampanjen. Någon tid före transporternas början tillsänder fabriken åkaren en s. k. transportplan, vilken upptager transportdagar och det antal ton betor per dag, resp. lantbrukare få lämna. Så snart åkaren studerat planen överväger han om det låter sig göra att klara körningen med egna vagnar. Eljest har åkaren tid på sig att anmoda annan kollega om biträde med transporterna.

Betmassan tages vanligen i retur.

Kristianstads läns Lasttrafikbilägareförening:

Den yrkesmässiga trafikutövaren har redan med frigivningen av transporter av mjölk och slaktdjur gjort idel ofördelaktiga erfarenheter. Åtskilliga myndigheter dela dessa erfarenheter. — För trafikutövaren är det sålunda viktigt, att hellre än en ytterligare utvidgning av de för transport tillståndsfria varuslagen yrka på frigivningsbestämmelsernas avskaffande.

För den händelse motionärerna avsett som grund för sitt förslag de svårigheter, som kunna uppkomma i ett onormalt transportläge i samband med krisen, erinras om, att länens krisstyrelser tydligen ha möjlighet att enligt förfogandelagen vidtaga åtgärder i sådan riktning utan ändring av nuvarande bestämmelser.

Malmöhus läns Trafikbilägareförening:

Evad det gäller rationaliseringen vid jordbruket i Skåne i fråga om motordrift så är det bara de större gårdarna, som ha anskaffat traktorer. Dessa gårdar hava även egna lastbilar. Att det under betavverkningskampanjen skulle vara brist på lasttrafikbilar motsäges detta påstående av det stora antal trafikbilar, som för närvarande finnes och står till förfogande. Betodlarna vilja icke betala det pris, som trafikbilägarna begära utan erbjuda många gånger ett lägre pris än järnvägsfrakterna äro.

Skulle även dessa transporter frigivas genom lagstiftning bleve den yrkesmässiga lastbilstrafiken helt handikapad. Följden bleve ytterligare framgång för den olaga trafikens utövning.

I motorfordonsförordningen lämnas i §§ 23—29 särskilda föreskrifter om yrkesmässig automobiltrafik. Tack vare dessa särskilda bestämmelser har såväl den yrkesmässiga trafiken som sådan som dess utövare kunnat kontrolleras och en god ordning uppnåtts. Vi torde icke behöva återfalla på de tråkiga förhållanden, som voro rådande innan motorfordonsförordningen i denna del fått sin nuvarande utformning.

Den yrkesmässiga trafiken stod lågt i kurs, beroende såväl på dåligt fordonsmateriel som på hel del yrkesutövares osunda affärsmetoder.

Det har visat sig, att så snart mjölkkörning och transporter av slaktdjur frigetts en mängd ytterligare lastbilar insatts i trafik. Det visade sig nämligen, att när en trafikchaufför utbytte sin gamla bil mot en ny, övertogs ofta den gamla bilen av någon person, som ägnade sig åt mjölk- och slaktdjurskörning med den äldre enligt den yrkesmässiga trafikutövarens uppfattning förbrukade bilen. Det må jämväl påpekas, att vi konstaterat, att de fria mjölktransporterna och slaktdjurskörningarna inbjudit till annan icke laglig körning, något som ligger i sakens natur. Det är ju t. ex. icke lätt att skilja på slaktdjur eller livdjur.

Det torde få anses ofrånkomligt, att ju mera transporter som frigivas, ju mera osund konkurrens och bristande garantier för en perfekt yrkesmässig trafik.

Framhållas må, huru noga en trafikchaufför numera är med att hålla sin vagn i fullgott skick. Vidare besitter en trafikchaufför obestriddligen en yrkesskicklighet, som för trafiksäkerheten är av stor betydelse.

Hallands Trafikbilägareförening, Göteborgs och Bohusläns Trafikbilägareförening, Älvsborgs läns Trafikbilägareorganisation och Skaraborgs läns Trafikbilägareförening (gemensamt utlåtande):

Enhälligt uttalande emot biträdande av motionerna, då detta endast skulle ytterligare irritera förhållandena på transportområdet och något som helst behov, som icke kan tillgodoses av befintliga trafikutövare, här ej föreligger för en utvidgning av frigivningsbestämmelserna på i motionerna angivet område.

Kopparbergs läns Trafikbilägareförening:

Av de erfarenheter, föreningen vunnit genom de olägenheter, som redan nu äro förknippade med frigivningen av mjölk- och slaktdjurstransporterna, äro vi förvissade om att ännu större olägenheter komma att uppstå för den yrkesmässiga trafikens utövare, om än det ena än det andra slags transporter lämnades fritt för envar att verkställa. — — —

Gävleborgs läns Lasttrafikbilägareförening:

Sedan mjölk- och slaktdjurstransporterna blevo undantagna från bestämmelserna för yrkesmässig trafik har det visat sig att detta för yrkesutövarna var ett olyckligt beslut på grund av att en del helt mistade sina transporter, då en ansenlig mängd gods, som hör hemma under bestämmelserna för den yrkesmässiga trafiken, forslats i samband med mjölk- och slaktdjurstransporter. — — —

Redan 1936 års Trafikutredning har i motiveringen till sitt »Betänkande med förslag till förordning angående yrkesmässig biltrafik» (SOU 1938: 59) å sid. 109 anført, att »Ifrågavarande undantagsbestämmelse är i hög grad omstridd, och det har från flera håll gjorts gällande, att densamma föranlett vissa missförhållanden såsom olaga yrkesmässig trafik, djurplågeri m. m. samt att den i viss grad försvårat behovsprövningen.»

Detta avser »där automobil användes för transport uteslutande av mjölk, mjölkprodukter eller slaktdjur» (Sv. förf.-saml. 448/1936).

Trafikutredningen uttalar vidare: »I likhet med flertalet av de myndigheter, som yttrat sig i ärendet, anser trafikutredningen, att ytterligare erfarenheter av undantagsbestämmelsens verkningar böra avvaktas, innan statmakterna taga ställning till frågan, om denna bestämmelse bör slopas. Att, såsom från visst håll föreslagits, utvidga stadgandets tillämpningsområde till att avse även transporter av skogsprodukter, fisk m. m. synes i varje fall ej för närvarande lämpligt.»

Att icke de nu gällande frigivningsbestämmelserna vunnit sympati ens hos alla tillståndsmyndigheter framgår av härefter återgivna utdrag av yttranden över Trafikutredningens förslag av länsstyrelserna i Gotlands och Örebro län.

Länsstyrelsen i Gotlands län skriver sålunda:

»§ 1.

— — — Däremot är bibehållandet av undantagsbestämmelsen beträffande transport av mjölk, mjölkprodukter och slaktdjur även med det modifierade innehåll trafikutredningen givit åt stadgandet ägnat att inge betänkligheter. Härigenom kommer att alltjämt uppehållas en nära den yrkesmässiga trafiken stående grupp bilförare, vilka genom underbetalning för det arbete de uträtta för mjölkprodukterna m. fl. tvingas, för att kunna livnära sig, att

parasitera på den yrkesmässiga trafiken, ett missförhållande, som på grund av svårigheterna att upprätthålla en effektiv kontroll, tenderar att alltmera utbreda sig. — — —»

Länsstyrelsen i Örebro län uttalar:

»§ 1. — — — I yttrande till trafikutredningen den 22 december 1937 har Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande beträffande transporter av mjölk, mjölkprodukter och slaktdjur framhållit, att dessas undantagande från den yrkesmässiga trafiken medfört vissa olägenheter och föreslagit att de intressen, som föranlett undantaget, skulle tillgodoses genom en differentierad tillståndsgivning. Det finnes nämligen anledning antaga, att lantbefolkningen är bättre betjänad av ett tillstånd till linjetrafik för befordran av — förutom mjölk och mjölkprodukter — smärre paket, ägg, trädgårdsprodukter och dylikt till närliggande stad eller annat större samhälle samt vid återfärden befordran av redskap och andra förnödenheter, än möjlighet att utan särskilt tillstånd få transportera endast mjölk, mjölkprodukter och slaktdjur. Då sådana transporter, avseende vad som kan räknas till budskickning mellan ett samhälle och närliggande landsbygd, i stor utsträckning komme att framgå å vägar, som sakna annan regelbunden trafik, skulle behovsprövningen sällan medföra avslag å ansökningar därom av hänsyn till andra trafikföretag. — — —»

Belysande för tillgången på lastbilar i yrkesmässig trafik är att en för visst ändamål företagen utredning över vilka lastbilar i dylik trafik, vilka använts *under veckan 15—21 januari 1940*, ger ex.-vis för efterföljande län detta resultat:

Kalmar län:

Av totala antalet lastbilar i yrkesmässig trafik, 647, (september 1939) ingingo 605 i utredningen. Dessa voro under veckan utnyttjade allenast under i medeltal 29 timmar per bil.

Blekinge län:

Av totala antalet lastbilar i yrkesmässig trafik, 332, ingingo 139 (6 mindre och 133 större) i utredningen. Under veckan utnyttjades de mindre vagnarna allenast i 17 och de större i 25 timmar per vagn.

Malmöhus län:

Av totala vagnbeståndet i yrkesmässig trafik, 1,172, ingingo i utredningen 53 mindre och 504 större lastbilar. Genomsnittligt utnyttjande allenast: 11.5 timmar för de mindre och 30.5 timmar för de större lastbilarna, allt under veckan för utredningen.

För *hela riket* var genomsnittliga utnyttjandet per bil under veckan av de i yrkesmässig trafik gående lastbilarna endast 30.5 timmar för mindre och 38 timmar för större fordon.

Den alltjämt pågående utbyggnaden av lastbiltrafikens centralisering genom de enskilda företagarnas anslutning till orderkontor och lastbilcentraler effektiviserar även möjligheterna för vagnmaterielets utnyttjande.

En frigivning av bettransporterna enligt motionärernas önskan är, med stöd av de alltjämt långt ifrån gynnsamma erfarenheterna av de gällande frigivningsbestämmelserna, icke lämplig. I de fall, där behov av särskilda trafiktillstånd för dylikt ändamål förmenas föreligga, böra vederbörande hänvisas till trafiktillstånds sökande i härför föreskriven ordning, så att de uppställda betingelserna för behov och lämplighet bliva på vanligt sätt prövade.

Det är alldeles uppenbart, att bilar, använda för bettransporter under endast 6—8 veckor, icke komme att lämnas stående outnyttjade under övrig del av året. En sålunda anskaffad bilpark vore då redo att falla för samma frestelse till lagöverträdelser genom utnyttjande emot motorfordonsförordningens bestämmelser, som fallet i stor utsträckning blivit med de för mjölk- och slaktdjurstransporter enligt 1936 års frigivningsbestämmelser använda bilarna.

I anslutning till vad här anförts har förbundet äran hemställa,

att Riksorganisationen ville i sitt yttrande till Andra lagutskottet under hänvisning till de skäl, som ovan anförts, med skärpa avstyrka den i motionerna nr 27 i Första och 58 i Andra kammaren avsedda ytterligare frigivning från för den yrkesmässiga trafiken gällande bestämmelser beträffande transporter av sockerbeter och betmassa.

Stockholm den 27 februari 1940.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet

CEVE BYSTRÖM.

Carl Knutsson.

Bilaga R.

Sveriges Betodlares Centralförening u. p. a.

Till andra lagutskottet, Riksdagen, Stockholm.

Genom remiss den 1 februari 1940 har Sveriges Betodlares Centralförening u. p. a. anmodats avgiva yttrande över motion av herrar Löfvander och Persson om ändring av motorfordonsförordningen i syfte att underlätta transport av sockerbeter och betmassa.

Med anledning härav får Sveriges Betodlares Centralförenings styrelse härigenom på det livligaste tillstyrka, att riksdagen i enlighet med motionen måtte besluta sådan ändring i motorfordonsförordningen att transport av sockerbeter och betmassa måtte likställas med transport av mjölk och slaktdjur, och sålunda få utföras utan särskilt tillstånd. I motionen påtalade olägenheter hava gjort sig i högsta grad kännbara och styrelsen anser därför, att sockerbetsodlingens intressen ovillkorligen kräva den nu ifrågasatta lättnaden.

Malmö den 19 februari 1940.

Å Sveriges Betodlares centralförenings styrelses vägnar:

A. ERICSSON.

Bengt Lanke.

Stockholm 1940. Kungl. Boktryckeriet P. A. Norstedt & Söner.