

Nr 204.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen beträffande vissa ändringar i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.; given Stockholms slott den 19 mars 1954.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över det härvid fogade förslaget till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

GUSTAF ADOLF.

Sven Andersson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

Genom propositionen inhämtas riksdagens yttrande över förslag till *dels* förenklat förfarande för erhållande av tillstånd till personbilstrafik till och från arbetsplats, *dels* rätt att med droskbil befordra tidningar utan att passagerare medföljer.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 19 mars 1954.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, NORDENSTAM.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, anmäler fråga om *ändring i vissa delar av förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.* samt anför.

Inledning.

Motorfordonstrafikens snabba utveckling under efterkrigstiden har medfört väsentliga förändringar i vägtrafikens struktur jämfört med de trafikförhållanden som rådde vid tillkomsten av förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) om yrkesmässig automobiltrafik m. m., den s. k. yrkestrafikförordningen. Särskilt har detta varit fallet i fråga om persontrafiken, som utvecklats i riktning mot dels ökad användning av individuella trafikmedel — privata personbilar och motorcyklar, inklusive mopeder — och dels ökad långväga trafik med buss. I vissa fall har härigenom uppkommit trafikformer av yrkesmässig karaktär, vilka icke torde ha klart förutsetts vid yrkestrafikförordningens tillkomst och i fråga om vilka osäkerhet uppstått rörande den rätta tillämpningen av förordningens bestämmelser.

En översikt över aktuella frågor på den yrkesmässiga biltrafikens område har framlagts i en inom kommunikationsdepartementet i januari 1954 upprättad *promemoria*, över vilken yttranden inhämtats från statens biltrafiknämnd, samtliga länsstyrelser, järnvägsstyrelsen, 1953 års trafikutredning, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska resebyråföreningen och Landsorganisationen i Sverige. I promemorian har behandlats frågor rörande personbilstrafik till och från arbetsplats, linjetrafik med buss och transportförmedling samt framlagts förslag till vissa ändringar i yrkestrafikförordningen i syfte att anpassa densamma efter de aktuella trafikförhållandena på sådant sätt, att de grundprinciper, åt vilka

förordningens bestämmelser ger uttryck, blir klart tillämpliga på nu åsyftade former av yrkesmässig biltrafik.

En allmän översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken och därmed också av yrkestrafikförordningens bestämmelser äger för närvarande rum genom en inom kommunikationsdepartementet i juni 1953 tillsatt utredning, 1953 års trafikutredning. Utredningsuppdragets omfattning medför, att trafikutredningen ännu icke på någon tid kan förväntas taga ställning till frågan om en eventuell revidering av lagstiftningen rörande den yrkesmässiga biltrafiken. Jag anser att, i avvaktan på förslag därom, behövliga ändringar i yrkestrafikförordningen bör få anstå, där så utan olägenhet kan ske. Vissa av de i departementspromemorian redovisade frågorna torde dock vara av sådan angelägenhetsgrad, att snara åtgärder är erforderliga. Av skäl, som jag i det följande närmare kommer att ange, har jag emellertid stannat för att för närvarande allenast upptaga frågan om personbilstrafik till och från arbetsplats.

Vad beträffar linjetrafiken med buss har — i syfte att förhindra ett kringgående av bestämmelserna om trafiktillstånd för långväga busslinjetrafik samt att skapa ökad klarhet rörande rätten för resebyråer och andra researrangörer att bedriva turistlinjetrafik med buss — i departementspromemorian föreslagits bl. a. *dels* viss ändring av gällande definition av begreppet linjetrafik med buss, *dels* bestämmelse i yrkestrafikförordningen rörande förmedling av busstrafik. Vidare diskuteras i promemorian behovet av ett förtydligande av det i 12 § första stycket yrkestrafikförordningen givna stadgandet om behovsprövning vid ansökan om trafiktillstånd samt tillämpningen av gällande bestämmelser i vad avser turisttrafiken med buss.

Beträffande behovsprövningsstadgandet i 12 § första stycket har remissbehandlingen givit vid handen, att det i promemorian ifrågasatta förtydligandet av stadgandet knappast är erforderligt. Även den oklarhet i fråga om rättsläget i övrigt beträffande linjetrafik med buss, som i vissa viktiga hänseenden rått, har i viss utsträckning skingrats genom nyligen avkunnade domar av prejudicerande karaktär. Jag anser mig därför kunna ytterligare någon tid avvakta utvecklingen på området, innan jag tar ställning till behovet av ändringar i förordningen på berörda punkter.

Vad så angår vissa i departementspromemorian ifrågasatta förtydliganden och ändringar av yrkestrafikförordningens bestämmelser om transportförmedling, har 1953 års trafikutredning i yttrande över promemorian förklarat sig ämnat uppta frågan till särskild undersökning och, om denna därtill föranleder, avge förslag till erforderliga bestämmelser. Jag har därför ej heller i denna fråga funnit mig nu böra framlägga något förslag.

Vidare har 1953 års trafikutredning i skrivelse den 11 mars 1954 hemställt om sådan ändring av 20 § yrkestrafikförordningen att tillstånd till beställningstrafik för personbefordran skall förklaras innebära rätt att ombesörja tidningstransporter med droskbil utan att passagerare medföljer. Såsom jag i det följande närmare kommer att utveckla, har jag funnit mig böra framlägga förslag om författningsändring i detta syfte.

Personbilstrafik till och från arbetsplats.

Ett av de problem som uppstått har sin grund i den kraftigt växande privata personbilismen. Det har särskilt på landsbygden blivit allt vanligare att en personbilägare, som använder sin bil för resor till och från arbetsplats, mot ersättning medtager arbetskamrater eller andra på samma ort arbetande personer i bilen. Industriernas ökade behov av arbetskraft vidgar alltmer de bosättningsområden, inom vilka denna arbetskraft måste sökas. Å andra sidan har den ökade befordringsbekvämlighet och den möjlighet till kostnadsbesparing, som anlitande av privat personbil kan medföra, föranlett användning av detta befordringssätt i många fall där den allmänna trafiktjänsten (bussar, droskbilar och järnväg) kunnat utan olägenhet för de resande ombesörja trafiken. Förutom den trafikavledning, som den kraftiga nyinsättningen av privata personbilar och motoreyklar, inklusive mopeder, inneburit, bidrager trafikavledningen genom sambruk av privata personbilar till att ytterligare försvaga den allmänna trafik-tjänstens trafikunderlag, som utgör en delförutsättning för dess existens. Det kan därför befaras att de allmänna lokala persontrafikmöjligheterna särskilt på landsbygden kommer att vid en fortsatt och eventuellt tilltagande tendens till sambruk av privata personbilar så småningom allvarligt försämrats. Det synes med hänsyn härtill vara angeläget att gränserna för tillåten trafik av här ifrågakommande slag med privata personbilar blir klart bestämda under beaktande av samtliga förhandenvarande intressen. En granskning av gällande bestämmelser på detta område ger vid handen bland annat följande.

I 1 § yrkestrafikförordningen definieras begreppet *yrkesmässig trafik* såsom trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. Denna definition fanns — bortsett från bestämningen »för person- eller godsbefordran» — i 1906 års förordning om automobiltrafik och har därefter oförändrad upptagits i senare författningar.

I *proposition nr 115 till 1940 års riksdag* framlades förslaget till den nuvarande yrkestrafikförordningen. Föredragande departementschefen anförde därvid bland annat följande.

Efter min mening bör den omfattning, i vilken automobilen ställes till förfogande, fortfarande liksom hittills vara avgörande för frågan, huruvida yrkesmässig trafik skall anses föreligga eller icke. En rent tillfällig körning, som icke antyder försök att systematiskt utnyttja bilen för förvärvsändamål, bör på grund härav liksom hittills icke vara hänförlig till yrkesmässig trafik, även om ersättning för densamma utgått. Däremot kan jag för min del icke finna någon avgörande betydelse böra i och för sig tilläggas ersättningens storlek i förhållande till driftkostnaden. Frånsett att det kan vara ovisst, huruvida med driftkostnad bör förstås såväl fasta som föränderliga kostnader och att beräkandet av de förras andel i en enstaka trafikprestation är praktiskt sett omöjligt, föreligger enligt min me-

ning otvivelaktigt yrkesmässig trafik även i sådana fall, då exempelvis en person i syfte att minska kostnaderna för en sin privatbil, mot ersättning, som understiger driftkostnaden, systematiskt medtager passagerare eller gods för andras räkning i bilen. Avgörande synes i stället, såsom nyss framhållits, böra vara den omfattning, i vilken automobilen ställes till förfogande och huruvida densamma därigenom kan anses systematiskt utnyttjad för förvärvsändamål. Då denna princip synes vara tillräckligt tydligt uttryckt i den hittills gällande definitionen på yrkesmässig trafik och därpå grundad rättspraxis, har jag icke funnit skäl föreligga att i denna del frånga nämnda definition.

Departementschefens uttalande föranledde icke någon erinran från riksdagens sida.

1944 års trafikutrednings förslag.

I sitt betänkande (SOU 1947: 85) anförde 1944 års trafikutredning rörande förevarande spörsmål sammanfattningsvis följande.

Yrkesmässig trafik föreligger enligt gällande definition så snart en bil tillhandahålles allmänheten mot ersättning. En bilägare får således ej utan tillstånd i sin bil medtaga en granne eller arbetskamrat mot att denne betalar någon andel av driftkostnaderna, om det nämligen sker med någon regelbundenhet. Detta hindrar uppenbarligen ett rationellt utnyttjande av bilparken och försämrar kommunikationsmöjligheterna, särskilt på landsbygden, för dem som ej har råd att hålla en egen bil, men som skulle kunna få följa med annans bil mot betalning. Bestämmelsen stöter tydligen det allmänna rättsmedvetandet, då den i ej ringa omfattning torde överträdas.

Det synes oss önskvärt att förordningen utformas så att den tillåter personbilägare att även mot ersättning utföra sådana körningar, som uppenbarligen icke sker i direkt förvärvssyfte utan endast avser att hjälpa t. ex. en granne, samtidigt som vederbörandes egen driftkostnad nedbringas. Av juridiskt-tekniska skäl torde det vara svårt att uppnå detta på den i och för sig naturligaste vägen, nämligen genom en ändring av själva begreppet yrkesmässig trafik. I stället föreslår vi att en personbilägare utan hinder av bestämmelserna om tillståndstvång m. m. må vid färd för egen räkning mot betalning medtaga passagerare; detta under förutsättning att anmälan härom skett till polismyndigheten i den ort, där bilägaren är bosatt. Uppnjukningen får därmed en så restriktiv utformning, att något egentligt hot mot drosk- och omnibustrafikens trafikunderlag knappast uppkommer.

Beträffande detta förslag avgavs *reservation* av ledamoten av utredningen, dåvarande sekreteraren i Svenska transportarbetarförbundet O. L. Olsson. Denne, som icke önskade någon ändring av gällande bestämmelser, ansåg att ett genomförande av majoritetens förslag i bland annat ifrågasvarande hänseende skulle medföra ett alltför väsentligt trafikbortfall för den yrkesmässiga trafiken.

Vid remissbehandlingen av 1944 års trafikutrednings betänkande visade sig meningarna delade rörande den föreslagna friheten till sambruk av privata personbilar.

Förslaget tillstyrktes i sin helhet av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, kommerskollegium, lantbruksstyrelsen* och *åtta länsstyrelser*. Ytterligare

åtta länsstyrelser jämte landsorganisationen förordade frihet för resor till och från arbetsplats. Länsstyrelsen i Västerbottens län föreslog i stället, att möjlighet skapades att i den förenklade ordning 11 § yrkestrafikförordningen stadgar meddela på visst sätt begränsade tillstånd. Länsstyrelsen i Örebro län anförde liknande synpunkter.

Förslaget avstyrktes, med hänsyn till dess menliga inverkan på den yrkesmässiga trafiken, av *biltrafiknämnden* och *sex länsstyrelser* samt av de myndigheter och organisationer, som företräder yrkesmässiga trafikintressen, d. v. s. *generalpoststyrelsen*, *järnvägsföreningen*, *lokaltrafikföreningen*, *omnibusägareförbundet* och *droskbilägareförbundet*.

Departementspromemorian.

I den inom kommunikationsdepartementet upprättade promemorian anföres i förevarande hänseende bland annat följande.

Regleringen av den yrkesmässiga trafiken får icke lägga hinder i vägen för att personer med längre väg till och från arbetsplats, dit passande allmänna kommunikationer icke finnes, skall till rimliga kostnader och utan betungande tidsutdräkt kunna komma till och från sitt arbete. Ett generellt undantag från yrkestrafikförordningens bestämmelser torde emellertid även med begränsning till körningar till och från arbetsplats kunna medföra så pass vittgående konsekvenser för den lokala allmänna trafiktjänsten (bussar, lokaltåg, spårvagnar och droskor), att en dylik genomgripande förändring av yrkestrafikförordningens bestämmelser härvidlag icke nu torde utan vidare böra ifrågakomma. Det synes lämpligen få ankomma på 1953 års trafikutredning att undersöka omfattningen av den trafikavledning, som kan uppstå genom en dylik förändring, och att beräkna följdverkningarna därav för den allmänna trafiktjänsten och därmed för den del av allmänheten, som denna trafiktjänst skall betjäna.

För att personer med längre väg till och från arbetsplats, dit passande reguljära kommunikationer icke finnes, skall till rimliga kostnader och utan betungande tidsutdräkt kunna komma till och från sitt arbete, ifrågasättes införande av begränsade trafik tillstånd, avseende rätt för ägare av personbil att vid färd med bilen till och från arbetsplats mot ersättning medtaga vissa andra på samma arbetsplats eller ort arbetande personer.

Ansökan om ett på angivet sätt begränsat trafik tillstånd anses kunna handläggas under enklare och för de sökande mindre tids- och kostnadskrävande former än som eljest gäller för ansökningar om trafik tillstånd. Möjligheten att jämlikt 11 § yrkestrafikförordningen inskränka eller underlåta remissförfarandet anses därför böra vidgas att omfatta även detta fall. Tillstånd föreslås böra meddelas, därest förefintliga trafikmedel icke lämpligen kan ombesörja ifrågavarande personbefordran.

Av trafiksäkerhetsskäl förutsättes, att något undantag från bestämmelserna i 25 och 27 §§ yrkestrafikförordningen om godkännande av bil och om trafik kort tillsvidare icke bör stadgas för här ifrågavarande slag av persontrafik. Taxa för körningarna anses vidare, för att icke en i förvärvssyfte

bedriven yrkesmässig trafik skall uppkomma, ej böra upptaga högre avgift än som motsvarar skälig andel för den medresande i de fasta och rörliga driftkostnaderna för bilen.

Den ifrågasatta ändringen av 11 § yrkestrafikförordningen tillstyrkes av det övervägande antalet remissinstanser. Sålunda har *biltrafiknämnden femton länsstyrelser, järnvägsstyrelsen, 1953 års trafikutredning, lokaltrafikföreningen, omnibusägareförbundet, droskbilägareförbundet och landsorganisationen* i huvudsak anslutit sig till vad i promemorian i förevarande hänseende anförts och förordat, att frågan om personbilstrafik till och från arbetsplats ges en provisorisk lösning i överensstämmelse med vad i promemorian föreslagits.

Vissa undantag från yrkestrafikförordningens bestämmelser för här ifrågavarande slag av trafik, utöver vad i promemorian föreslagits, har på sina håll ifrågasatts.

Sålunda finner *länsstyrelsen i Skaraborgs län* det tveksamt, huruvida körplikt bör föreligga i ifrågavarande fall, och *biltrafiknämnden* framhåller, att undantag från körplikt visserligen kan medgivas av tillståndsgivande myndighet jämlikt 23 § yrkestrafikförordningen men att det synes önskvärt att en bestämmelse om befrielse från körplikt inflyter i förordningen. *Länsstyrelsen i Kalmar län* anser, att körplikt ej bör föreligga.

Vidare anser *biltrafiknämnden och länsstyrelserna i Östergötlands och Kalmar län*, att taxa utan olägenhet kan undvaras i den ifrågavarande trafiken. Några erinringar mot att taxa fastställes reses däremot ej av *övriga tillstyrkande remissinstanser*.

Huruvida krav på *godkännande av en i här förevarande slag av trafik använd bil* (25 § yrkestrafikförordningen) samt på *förares innehav av trafikkort i sådan trafik* (27 § yrkestrafikförordningen) bör upprätthållas har av *länsstyrelserna i Kronobergs och Skaraborgs län* ansetts tveksamt. Den förstnämnda länsstyrelsen ifrågasätter, om icke dessa krav i praktiken skulle visa sig utgöra oöverstigliga hinder för tillståndsgivning. Även *länsstyrelserna i Södermanlands och Göteborgs och Bohus län* finner kravet på trafikkort vara ett avhållande moment av betydande styrka, då det gäller att göra ansökan om trafiktillstånd av här ifrågavarande slag, och *länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands och Kalmar län* anser, att krav på godkänt fordon liksom på förarens innehav av trafik kort icke bör uppställas.

Beträffande *omfattningen av och prövningsförfarandet vid här ifrågavarande trafik tillstånd* framhåller *landsorganisationen* följande.

I yttrande den 22 mars 1948 över ett av 1944 års trafikutredning avgivet betänkande med förslag rörande vissa frågor avseende det inrikes trafikväsendet har vi givit uttryck åt uppfattningen att nu gällande förbud för bilägare att mera regelbundet medta t. ex. en arbetskamrat mot betalning av en del av driftkostnaderna saknar stöd i det allmänna rättsmedvetandet. Vi finner det förslag till lösning av frågan som promemorian anvisar i stort sett tillfredsställande. Det bör dock stå klart för de tillståndsgivande myndigheterna att åtskilliga arbetargrupper, t. ex. skogs- och byggnadsarbetare,

som regel har ett flertal arbetsplatser under året samt att sammansättningen av ett arbetslag och därmed medresande kan avsevärt växla under olika tider av året. Prövningen av dylikt tillstånd bör därför enligt vår uppfattning icke omgärdas med alltför många detaljföreskrifter utan mera knytas till villkoret att bilägaren själv är arbetstagare inom visst yrke samt att han ej betingar sig högre avgift för medresenärer än vad som motsvarar skäligen andel av de fasta och rörliga driftskostnaderna för bilen.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län påpekar, att promemorians anvisningar, att de begränsade trafiktillstånden bör prövas med hänsyn till förefintliga reguljära trafikmedel och droskbilstrafiken samt att tillstånden bör begränsas till vissa namngivna resande m. m., synes ägnade att motverka en förenkling av handläggningen.

Lokaltrafikföreningen understryker för sin del, att tillstånden bör meddelas endast under de i promemorian angivna förutsättningarna. Vidare anser föreningen, att tillstånden bör begränsas till att avse befordran av arbetsresande på viss vägsträcka vid resor till och från arbetet under en arbetssäsong eller annan kortare tid. Med hänsyn till förefintliga reguljära förbindelser bör tillstånden främst avse vägsträckan mellan hemorten och närmaste lämpliga busshållplats eller järnvägsstation.

I övrigt har de *remissinstanser, som tillstyrkt* den ifrågasatta ändringen av 11 § yrkestrafikförordningen, jämväl lämnat det i promemorian föreslagna prövningsförfarandet utan erinran.

Länsstyrelserna i Kristianstads och Västernorrlands län föreslår att trafik av här ifrågavarande slag undantages från bestämmelserna i yrkestrafikförordningen. Den sistnämnda länsstyrelsen anför sålunda följande.

Enligt länsstyrelsens mening synes det lämpligaste sättet att lösa detta problem vara, att ett stadgande införes av innehåll, att ägare av personbil må vid färd för egen räkning mellan bostadsorten och arbetsplatsen mot ersättning medtaga arbetskamrater, som har sitt arbete på samma arbetsplats som personbilsägaren, utan att detta skall anses hänförligt till yrkesmässig trafik. Enligt länsstyrelsens mening har dessa transporter en så stor social betydelse, att det borde vara möjligt att undantaga dem från yrkestrafikförordningens bestämmelser. Med hänsyn till omfattningen av den pågående olaga trafiken på detta område torde en sådan reform knappast heller behöva befaras undanrycka drosktrafiken eller linjetrafiken något större trafikunderlag. Skulle med hänsyn till föreliggande farhågor i detta hänseende denna trafik dock icke anses kunna helt frisläppas, torde den enda möjligheten vara att, på sätt föreslagits i promemorian, meddela särskilda begränsade trafiktillstånd. Det synes då angeläget, att handläggningsförfarandet i möjligaste mån förenklas och länsstyrelsen har därför inga erinringar mot promemorians förslag om ändring i 11 § yrkestrafikförordningen.

Den i promemorian ifrågasatta ändringen av 11 § yrkestrafikförordningen avstyrkes helt av *tio länsstyrelser*.

Sålunda anser överståthållarämbetet, att ändringen icke kan antagas mer än nu gällande ordning vara ägnad att få till stånd kontroll av trafiken. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* säger sig icke tro att tillstånds-

tvånget kommer att respekteras. *Sju andra länsstyrelser* anser, att frågan bör i ett större sammanhang upptagas till övervägande av 1953 års trafikutredning.

Departementschefen.

Det hade enligt min mening varit önskvärt att frågan om personbilstrafik till och från arbetsplats kunnat erhålla sin lösning i omedelbart samband med den allmänna översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken, som anförtrotts 1953 års trafikutredning. Såsom jag tidigare omnämnt, kan emellertid något förslag, baserat på denna översyn, icke för närvarande framläggas av trafikutredningen. De olägenheter, som nuvarande anordning och tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser innebär, då det gäller personbilstrafik till och från arbetsplats och vilka medfört anställande av åtal i vissa fall, där av allt att döma ett uppenbart trafikbehov av nyttokaraktär förelegat, gör det angeläget att redan nu söka finna en godtagbar, om ock provisorisk lösning av förevarande spörsmål — något som också i yttrande över den inom kommunikationsdepartementet upprättade promemorian förordats av 1953 års trafikutredning. Jag kan därför icke dela den av några länsstyrelser framförda uppfattningen, att denna fråga bör uppskjutas och avgöras först i samband med det förslag, som trafikutredningen kan komma att framlägga, utan har i stället funnit det nödvändigt att i avbidan härför nu framlägga förslag till en provisorisk reglering på detta område.

Såsom huvudprincip synes mig böra gälla, att trafikbehov av här ifrågasvarande slag tills vidare bör tillgodoses inom ramen för yrkestrafikförordningens bestämmelser. Jag är sålunda icke beredd att nu förorda 1944 års trafikutrednings förslag, att ägare av personbil, efter anmälan hos hemortens polismyndighet, vid färd för egen räkning, må mot ersättning medtaga passagerare, utan att körningen skall anses hänförlig till yrkesmässig trafik. Däremot synes mig begränsade tillstånd avseende rätt till personbefordran till och från arbetsplats mot ersättning och i samband med egen färd böra kunna beviljas med ett avsevärt förenklat prövningsförfarande och utan att vara förenade med de detaljföreskrifter, vilka eljest omgärdar den yrkesmässiga trafiken.

Vad först gäller prövningen av den avsedda trafikens behövlighet torde den kunna ske under förenklade former. Jag förutsätter, att de tillståndsbeviljande myndigheterna därvid prövar om reguljära kommunikationsmedel utan praktiska olägenheter kan anlitas för ifrågasvarande resor.

Tillstånden bör under alla omständigheter gälla enbart rätt att vid färder med personbil till och från egen arbetsplats mot ersättning medtaga andra till och från arbetsplats resande personer. Tillstånden, som i regel torde böra tidsbegränsas, bör självfallet kunna förklaras gälla för färder till och från varierande arbetsplatser, exempelvis i televerkets linjearbete, i skogs- eller vägarbete eller liknande fall.

Jag har beträffande förenklingen av handlägningsförfarandet funnit mig

kunna förorda den i departementspromemorian föreslagna tilläggsbestäm-
melsen innebärande rätt att inskränka eller underlåta infordrande av veder-
börliga yttranden över ansökningar gällande här ifrågavarande trafik.

På grund av trafikformens särskilda karaktär finner jag i likhet med fler-
talet av de remissinstanser, som yttrat sig därom, icke nödvändigt att här
upprätthålla de främst av trafiksäkerhetsskäl uppställda kraven på förarens
trafikkort och godkännande av fordon i yrkesmässig trafik.

Genom vad jag sålunda föreslagit torde påtalade olägenheter av nuva-
rande bestämmelser i ämnet kunna anses undanröjda.

Tidningstransporter med personbil i yrkesmässig trafik.

AB Svenska pressbyrån har i skrivelse den 12 oktober 1953 till 1953 års
trafikutredning hemställt, att trafikutredningen måtte överväga och hos
Kungl. Maj:t föreslå sådan ändring av yrkestrafikförordningen, att tidnings-
sändningar får befordras med personbilar i yrkesmässig trafik utan att pas-
sagerare medföljer. Pressbyrån anför, att lastbilar i yrkesmässig trafik, lämp-
pade för tidningsdistribution i allt mindre utsträckning kommit att finnas
tillgängliga, varemot droskbilar vilka är väl lämpade för dylik distribution
i flertalet fall kan ställas till förfogande. Droskbilar liksom bussar må jäm-
likt 20 § första stycket yrkestrafikförordningen, på sätt den tillståndsbevil-
jande myndigheten äger närmare bestämma, nyttjas för befordran av gods,
som medföres av passagerare. Pressbyrån framhåller, att denna inskränk-
ning onödigt fördyrar tidningsdistributionen med sådan bil samt leder till
mindre god hushållning med arbetskraft samt att dessa förhållanden är
ägnade att till transporter med egna bilar överföra den del av tidningsdistri-
butionen, som eljest med fördel skulle kunna utföras med bilar i yrkesmäs-
sig trafik.

1953 års trafikutredning har med eget yttrande den 11 mars 1954 till mig
överlämnat ärendet jämte däri inhämtade *yttranden* av biltrafiknämnden,
väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, samtliga länsstyrelser, droskbilägareför-
bundet, lasttrafikbilägareförbundet och näringslivets trafikdelegation.

*Biltrafiknämnden, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, sexton länsstyrelser,
1953 års trafikutredning, droskbilägareförbundet och näringslivets trafikde-
legation* har därvid tillstyrkt en författningsändring i den av pressbyrån
åsyttade riktningen. *Biltrafiknämnden* förordar dessutom, att i samband här-
med även införes generell rätt för passagerare att medföra gods vid färd med
droskbil samt att rätten att verkställa ifrågavarande transporter skall vara
underkastad samma bestämmelser, som gäller körningar i beställningstrafik
för personbefordran.

Av trafiksäkerhetsskäl bör vidare enligt *biltrafiknämnden* och *väg- och
vattenbyggnadsstyrelsen* föreskrivas, att den största mängd tidningsgods som
må befordras med personbil i yrkesmässig trafik icke må överskrida 70 kilo-
gram för varje passagerare, för vilken bilen är godkänd.

Sju länsstyrelser avstyrker ett generellt medgivande till ifrågavarande transporter och anser, att frågan bör kunna — som i vissa fall redan skett — lösas genom utfärdande av särskilda tillstånd till beställningstrafik för transport av tidningar med droskbil.

Överståthållarämbetet och *länsstyrelsen i Östergötlands län* anser liksom *lasttrafikbilägareförbundet*, att frågan icke bör lösas fristående utan bör avvakta trafikutredningens kommande omprövning av gällande biltrafikreglering.

1953 års trafikutredning anför, att en omprövning av principerna för gränsdragningen i fråga om rätten till gods- respektive personbefordran icke lämpligen kan äga rum, förrän efter den allmänna översynen av bland annat biltrafikregleringen, som uppdragits åt trafikutredningen. Den föreslagna rätten till godstransporter med droskbilar vid färd utan passagerare har emellertid tänkts begränsad till enbart tidningstransporter. De skäl, som anförts av pressbyrån, finner trafikutredningen, i likhet med övervägande antalet remissinstanser, tillräckligt beaktansvärda att motivera ett generellt medgivande till ifrågavarande transporter, och trafikutredningen hemställer, att härför erforderlig ändring i 20 § yrkestrafikförordningen måtte vidtagas.

Departementschefen.

Enligt 20 § yrkestrafikförordningen innebär tillstånd till utövande av yrkesmässig trafik för personbefordran, på sätt den tillståndsgivande myndigheten närmare äger bestämma, jämväl rätt till befordran av gods, som medföres av passagerare. Därest och i den omfattning samma myndighet finner skäl sådant medgiva, må i *linjetrafik* för personbefordran även medföras gods för annan än passagerare; gods för postverkets räkning får efter anmälan hos vederbörande myndighet medföras utan särskilt tillstånd. Vid framläggande av förslaget till nu gällande yrkestrafikförordning anförde föredragande departementschefen i propositionen nr 115 till 1940 års riksdag i fråga om befordran av gods, som avlämnas utan att passagerare medföljer, att rätt att utföra dylika transporter såsom en del av persontrafik borde förekomma endast i mycket begränsad utsträckning, eftersom ombesörjandet av dylika transporter i princip borde ankomma på den yrkesmässiga trafiken för godsbefordran; om utövare av persontrafik önskade i detta avseende förvärva någon mera vidsträckt rätt borde det åligga honom att söka tillstånd till godstrafik. Endast s. k. skickegodssändningar, omfattande huvudsakligen paketgods i samband med linjetrafik för personbefordran, ansågs böra ifrågakomma.

Som jag i det föregående anført kan icke nu upptagas frågor av grundläggande principiell betydelse för regleringen av den yrkesmässiga biltrafiken. Till sådana frågor hör obestriddigen gränsdragningen mellan person- och godstrafik. Förevarande framställning gäller emellertid endast rätt att transportera ett enda slags gods, tidningar, under utnyttjande av tillstånd till yrkesmässig trafik för personbefordran. För medgivande av en med dylikt till-

stånd förknippad generell rätt talar flera skäl såsom yrkeslastbilsbeståndets fortskridande utveckling mot tyngre fordon, tidningsdistributionens speciella krav på passning och snabbhet samt det av pressbyrån påpekade slöseriet med arbetskraft eller onödiga anskaffningar av egna fordon, som nuvarande bestämmelser framtvingar. Jag har därför i likhet med 1953 års trafikutredning funnit de speciella omständigheterna i detta fall motivera, att redan nu sådan författningsändring vidtages, som möjliggör tidningsdistribution med droskbilar utan samtidig transport av passagerare och utan särskilt tillstånd till godstrafik. Ändringen bör givas formen av ett generellt medgivande till ifrågavarande transporter, men vederbörande tillståndsbefviljande myndighet bör kunna föreskriva undantag härifrån i de fall, då exempelvis tillfredsställande möjligheter till tidningstransporter erbjuder sig genom existerande utövare av yrkesmässig godstrafik eller persontrafikens behov kräver, att droskbilarna bibehålles vid sina egentliga uppgifter.

Departementschefens hemställan.

Inom kommunikationsdepartementet har upprättats förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte inhämta riksdagens yttrande över ifrågavarande förslag.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Dagmar Bruno.

Bilaga.

Förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 11 och 20 §§ av förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Härigenom förordnas, att 11 och 20 §§ förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Gällande lydelse.)**(Föreslagen lydelse.)*

11 §.

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

att uteslutande befordra skolbarn och lärare till och från skola,

att vid färd med personautomobil till och från egen arbetsplats medtaga uteslutande andra personer på väg till och från arbetsplats.

att med ----- viss vägsträcka,

att för ----- person- eller godsbefordran,

att i ----- eller personautomobil,

att utbyta ----- femton procent, eller

att jämlikt ----- femhundra kilogram.

Tillstånd att för en tid av högst sex månader bedriva beställningstrafik för godsbefordran eller att för samma tid öka antalet automobiler i dylik trafik må, därest och i den mån den tillståndsbeviljande myndigheten prövar anledning därtill föreligga, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga stadgandena i 25 § 1 mom. och 27 §.

Tillstånd att för en tid av högst sex månader bedriva beställningstrafik för godsbefordran eller att för samma tid öka antalet automobiler i dylik trafik *eller att vid färd med personautomobil till och från egen arbetsplats medtaga uteslutande andra personer på väg till och från arbetsplats* må, därest och i den mån den tillståndsbeviljande myndigheten prövar anledning därtill föreligga, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga stadgandena i 25 § 1 mom. och 27 §.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

20 §.

Tillstånd till ————— av passagerare.

Därest icke annorledes föreskrives av den tillståndsbeviljande myndigheten, innebär tillstånd att med personautomobil bedriva beställningstrafik för personbefordran jämväl rätt att med automobilen befordra uteslutande tidningar, dock icke till större myckenhet än som motsvarar sammanlagda vikten av det största antal passagerare, som må i yrkesmässig trafik befordras med automobilen, varje passagerares vikt därvid beräknad till sjuttio kilogram.

I linjetrafik ————— än passagerare.

Utan särskilt ————— postverkets räkning.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1954.
