

Nr 36.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition beträffande vissa ändringar i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. jämte i ämnet väckt motion.

Genom en den 19 mars 1954 dagtecknad proposition, nr 204, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, anhållit om riksdagens yttrande över ett vid propositionen fogat förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

I det vid propositionen fogade ändringsförslaget upptages bestämmelser om förenklat förfarande för erhållande av tillstånd till viss personbilstrafik. Vid ansökan om tillstånd att vid färd med personbil till och från egen arbetsplats medtaga uteslutande andra personer på väg till och från arbetsplats må enligt förslaget eljest föreskrivet remissförfarande kunna inskränkas eller underlätas. Tillståndet må därjämte kunna förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga bestämmelserna om särskilt godkännande av bil för yrkesmässig trafik och om trafik kort för föraren.

Vidare upptages i förslaget en bestämmelse om att rätt skall föreligga att med droskbil befordra tidningar utan att passagerare medföljer.

Det vid propositionen fogade författningsförslaget är av följande lydelse.

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 §.

Utan hinder av vad i 8 och 9 §§ är stadgat må infor drande av yttranden inskränkas eller underlätas, då ansökan avser tillstånd att uteslutande befordra skolbarn och lärare till och från skola,

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

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 §.

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.
Utän särskilt ----- postverkets räkning.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1954.

I samband med propositionen har väckts en motion, nämligen nr 689 i andra kammaren av herrar *Gustafson* i Göteborg och *Königson*.

I motionen hemställes, »att riksdagen måtte besluta att ägare av en personbil utan särskilt tillstånd eller anmälan till myndighet skall ha rätt att vid färd till och från egen arbetsplats medtaga uteslutande andra personer på väg till och från arbetsplats, samt att vederbörande utskott måtte utarbeta erforderlig författningstext».

I fråga om de skäl, som i propositionen anförts till stöd för det därvid fogade förslaget till författningstext, får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till propositionen.

I motionen anføres beträffande det genom propositionen framlagda förslaget om förenklat förfarande för erhållande av tillstånd till personbilstrafik till och från arbetsplats bl. a.:

Förslaget torde inte innebära någon lösning av denna fråga. Myndigheterna skall nämligen pröva huruvida passagerarna utan praktiska olägenheter skulle kunna använda reguljära kommunikationsmedel. Skulle så vara fallet, skall tillstånd ej lämnas. Denna bestämmelse kommer om den tillämpas restriktivt att avsevärt begränsa det nya förslagets räckvidd och medför dessutom så mycket extra besvär för bilägaren att man kan befara att han kommer att fortsätta som hittills utan tillstånd.

Beträffande de skäl, som i övrigt anförts i motionen, får utskottet hänvisa till densamma.

Personbilstrafik till och från arbetsplats.

I Kungl. förordningen den 25 oktober 1940 ang. yrkesmässig automobiltrafik m. m. definieras begreppet *yrkesmässig trafik* såsom trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran (1 §). Yrkesmässig trafik må bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd, trafik tillstånd (5 §). En bilägare får till följd av dessa bestämmelser 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. Tillstånd att med personbil driva beställningstrafik för personbefordran skall innefatta föreskrift om bl. a. det högsta antal personer som må befordras med bilen (5 §). Tillståndet meddelas för bil som är stationerad i stad av polismyndigheten i staden och eljest av länsstyrelsen i det län där stationsorten är belägen (5 §).

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. Kost-

naderna för nämnda tillkännagivande skall gäldas av sökanden. Vad sålunda är stadgat skall ock i tillämpliga delar iakttagas beträffande behandling av ansökan om sådant trafiktillstånd, vars meddelande ankommer på polismyndighet i stad (9 §). Trafiktillstånd må meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behöflig samt i övrigt lämplig. Det må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Tillståndet skall ställas å viss person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Därest förhållandena därtill föranleder, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid (12 §).

Automobil må icke användas i yrkesmässig trafik utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som meddelat trafiktillståndet (25 §). Ej må någon tjänstgöra som förare av automobil i yrkesmässig trafik utan att därtill hava erhållit särskilt tillstånd, *trafikkort* (27 §). 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 innehålles i förordningen om yrkesmässig automobiltrafik eller med stöd av densamma meddelats, ombesörja befordran av personer eller gods. Myndighet, som meddelar trafiktillstånd, äger att i samband därmed närmare angiva befordringspliktens omfattning och, där så av särskilda omständigheter påkallas, helt eller delvis medgiva befrielse från körskyldighet (23 §). 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 (25 §). Taxa för yrkesmässig trafik skall angiva avgifter, som trafikutövarerna må äga rätt att kräva, *maximiavgifter* (29 §).

1944 års trafikutredning föreslog i sitt betänkande (SOU 1947: 85) att en personbilägare utan hinder av bestämmelserna om tillståndstvång m. m. skulle vid färd för egen räkning få mot betalning medtaga passagerare; detta under förutsättning att anmälan härom skett till polismyndigheten i den ort, där bilägaren är bosatt. Vid remissbehandlingen av 1944 års trafikutrednings betänkande visade sig meningarna delade rörande den föreslagna friheten till sambruk av privata personbilar.

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.

I avbidan på utredningens resultat har en översikt över aktuella frågor på den yrkesmässiga biltrafikens område framlagts i en inom kommunikationsdepartementet i januari 1954 upprättad *promemoria*. I promemorian har av-

handlats bl. a. frågor rörande personbilstrafik till och från arbetsplats. Härutinnan anföres i promemorian, att det vid ansökan om trafiktillstånd föreskrivna remissförfarandet bör kunna inskränkas eller underlåtas. Tillstånd föreslås böra meddelas, därest förefintliga trafikmedel icke lämpligen kan ombesörja ifrågavarande personbefordran. Av trafiksäkerhetsskäl förutsattes i promemorian, att något undantag från bestämmelserna i 25 och 27 §§ yrkestrafikförordningen om godkännande av bil och om trafik kort tills vidare 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 skäligen andel för den medresande i de fasta och rörliga driftkostnaderna för bilen.

Över promemorian har 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.

Den ifrågasatta ändringen av 11 § yrkestrafikförordningen tillstyrkes av det övervägande antalet remissinstanser.

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.

Departementschefen, statsrådet Andersson, anför i propositionen bl. a. följande.

»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. — — —

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 tillståndsbefrivande 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 tilläggsbestämmelsen innebärande rätt att inskränka eller underlåta infordrande av vederbörliga yttranden över ansökningar gällande här ifrågasvarande trafik.

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

Tidningstransporter med personbil i yrkesmässig trafik.

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 fördragande 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.

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 passagerare medföljer.

1953 års trafikutredning har i ärendet inhämtat *yttranden* från biltrafiknämnden, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, samtliga länsstyrelser, droskbilägareförbundet, lasttrafikbilägareförbundet och näringslivets trafikdelegation. I flertalet remissyttranden har en författningsändring i den av pressbyrån åsyftade riktningen tillstyrkts. Trafikutredningen har därefter i skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet hemställt om sådan ändring av 20 § yrkestrafikförordningen att tillstånd till beställningstrafik för personbefordran skall förklaras innebära rätt att ombesörja tidnings-transporter med droskbil utan att passagerare medföljer.

Föredragande departementschefen, statsrådet Andersson, har i frågan yttrat bl. a. följande.

»Som jag i det föregående anfört 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 tillstånd 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 tillståndsbeviljande 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.»

Utskottet.

Utskottet delar departementschefens uppfattning, att ett rationellt utnyttjande av personbil för samåkning till och från arbetsplats är av den angelägenhetsgrad, att ökade möjligheter därtill bör beredas utan att den mera omfattande översyn av bestämmelserna om yrkesmässig automobiltrafik avvaktas, vilken pågår inom 1953 års trafikutredning.

I propositionen föreslås en provisorisk lösning för här åsyftade fall, innebärande att kravet på trafiktillstånd bibehålles men att ansökningsförfarandet förenklas. Tillståndsmyndigheten skall sålunda äga att inskränka eller underlåta det eljest föreskrivna remissförfarandet samt att efterge kravet på trafikkort och särskilt godkännande av bilen. Härigenom skulle vinnas en betydande tids- och kostnadsbesparing.

I den motion som väckts i anledning av propositionen åsyftas en definitiv lösning och föreslås, att ej heller särskilt tillstånd eller anmälan skall krävas för ifrågavarande trafik.

Utskottet anser för sin del, att en slutlig lösning icke bör ske utan en mera ingående utredning, vid vilken man kan pröva den inverkan, som ifrågavarande samåkning må ha på trafikunderlaget för de reguljära trafikmedlen, samt möjligheterna att tillgodose ortsbefolkningens behov av sådana trafikmedel. Utskottet förordar därför tills vidare den i propositionen föreslagna provisoriska utformningen av bestämmelserna.

Utskottet förutsätter härvid, att tillståndsmyndigheterna utnyttjar möjligheterna att anordna ett enkelt förfarande och vill framhålla angelägenheten av att tillstånd i möjligaste mån beviljas utan att förenas med de olika detaljföreskrifter som jämväl i andra avseenden än de av författningsändringarna berörda omgärdar den yrkesmässiga automobiltrafiken. Vid den på tillståndsmyndigheterna ankommande behovsprövningen bör enligt utskottets mening främst vara avgörande, om den ifrågavarande samåkningen framstår som en praktisk lösning av de berörda arbetstagarnas reseproblem.

Mot förslaget om rätt att med droskbil befordra tidningar utan att passagerare medföljer har utskottet intet att erinra.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen i anledning av förevarande proposition, nr 204, måtte som sin mening giva till känna vad utskottet anfört;

B. att förevarande motion, II: 689, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 11 maj 1954.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Norman, Sten, Nils Elowsson*, fru Svenson*, herrar Axel E. Svensson, Lundgren, Huss* och Grönkvist;

från andra kammaren: herr Nilsson i Göteborg, fru Västberg*, herr Carlsson i Bakeröd*, fröken Höjer, fröken Sandell, herrar Cassel*, Königson och fru Eriksson i Ängelholm.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservationer

av herr Sten, fröken Höjer och herr Königson.
