

Nr 21

Utlåtande i anledning av väckt motion om ändring av 25 § 1 mom. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 182, vilken behandlats av andra lagutskottet, har herrar *Sundelin* och *Asp* hemställt, »att riksdagen måtte besluta sådan ändring av förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., att föreskrifterna om godkännande av lastbil och släpvagn slopas».

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sin hemställan får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande från kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens biltrafiknämnd samt länsstyrelserna i Värmlands och Västernorrlands län. Yttranden över motionen har därjämte på utskottets begäran avgivits av Svenska lastbil aktiebolag och Svenska lasttrafikbilägareförbundet.

Gällande bestämmelser

Enligt *förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.* förstås med yrkesmässig biltrafik trafik, i vilken bil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. Skillnad göres därvid mellan *linjetrafik* och *beställningstrafik*. Med linjetrafik förstås yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods å viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om bilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt. Yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linjetrafik, benämnes *beställningstrafik*.

För bedrivande av yrkesmässig biltrafik fordras särskilt tillstånd, *trafik-tillstånd*. Beslutanderätten i trafiktillståndsärendena är enligt gällande bestämmelser fördelad mellan biltrafiknämnden, länsstyrelserna samt polismyndigheterna i städerna. Å biltrafiknämnden ankommer att pröva frågor om tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen inom mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller att i be-

ställningstrafik för godsbefordran använda lastbil med maximilast överstigande 4 500 kg eller att i sådan beställningstrafik använda lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 5 500 kg. Tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad meddelas av polismyndigheten i staden. I övriga fall meddelas trafiktillstånd av länsstyrelsen i det län, varest linjetrafik skall äga rum eller där stationsort för beställningstrafik skall förläggas. Trafiktillstånd, skall, så vitt ej angår linjetrafik för personbefordran, innefatta föreskrift om det antal automobiler och släpfordon, varmed trafiken må bedrivas, samt om den största last eller det högsta antal personer, som må med varje automobil eller släpfordon befordras. Släpfordon, som icke är inrättat för person- eller godsbefordran, må utan särskilt tillstånd brukas i yrkesmässig trafik. (5 §.)

Vad i förordningen stadgas angående trafiktillstånd gäller i tillämpliga delar jämväl beträffande tillstånd till ökning av det antal automobiler, med vilket yrkesmässig trafik må av tillståndshavare bedrivas, eller till insättande av släpfordon för person- eller godsbefordran 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. (6 §.)

25 § 1 mom. i förordningen lyder:

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, som nämnden bestämmer. Då godkännande sökes skall företes intyg av besiktningsman att automobilen är för trafiken lämplig samt, därest automobilen icke är registrerad, meddelas sådana uppgifter om automobilens beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret. Sökes godkännande av registrerad automobil hos annan länsstyrelse än den, där automobilen registrerats, skall sökanden dessutom förete vederbörligt utdrag ur automobilregistret. Ej heller må i yrkesmässig trafik användas släpfordon för person- eller godsbefordran 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 länsstyrelsen 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.

Historik

Såväl 1906 och 1916 års förordningar om automobiltrafik som motorfordonsförordningen 1923 upptog stadganden att automobil för att få brukas i yrkesmässig trafik skulle vara härför godkänd av myndighet, som meddelat trafiktillstånd.

I 27 § 4 mom. 1930 års motorfordonsförordning lämnades följande föreskrifter om godkännande av automobil för yrkesmässig trafik.

Automobil må icke användas i yrkesmässig trafik utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som har att meddela trafiktillståndet. Ej heller må yrkesmässig trafik med tillkopplad släpvagn bedrivas, utan att detta medgivits av nämnda myndighet och släpvagnen blivit i angiven ordning för trafiken godkänd. Vid godkännande, varom ovan sägs, skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må befordras med fordonet. Avses att i yrkesmässig trafik bruka lastvagn för befordran av personer, skola härför påkallade anordningar å lastvagnen godkännas av myndighet, som har att meddela trafiktillstånd. Därvid skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet.

I propositionen nr 161 till 1936 års riksdag varigenom Kungl. Maj:t anhöll om riksdagens yttrande över ett förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil, upptogs i § 32 mom. 1 i huvudsaklig anslutning till vad 1932 års utredning föreslagit då gällande bestämmelser med vissa avvikelser. Avvikelserna innebar i huvudsak följande. I 27 § 4 mom. i 1930 års förordning föreskrevs, att, då godkännande av bil för användning i yrkesmässig trafik söktes, skulle företes intyg av besiktningsman, att bilen var för trafik lämplig. Denna bestämmelse hade ansetts böra kompletteras med ett stadgande av innehåll, att jämväl vederbörligt utdrag ur automobilregistret skulle företes eller, om bilen icke vore registrerad, sådana uppgifter om bilens beskaffenhet meddelas, som enligt vad därom vore stadgat skulle införas i automobilregistret. Anledningen härtill var, att man ansett sig icke böra bibehålla den då i 26 § 1 mom. stadgade skyldigheten för sökande av trafiktillstånd att vid ansökan foga vederbörligt utdrag ur automobilregistret eller meddela nyss omförmälda uppgifter. Härav följde, att denna skyldighet i stället borde inträda i samband med att godkännande av bilen söktes. Syftet med medgivandet att lämna uppgifter i stället för att förete utdrag ur automobilregistret var att förhindra, att sökanden skulle vara tvungen att binda sig för inköp av bil, innan det definitivt bestämts, huruvida han skulle få rätt att använda bilen i yrkesmässig trafik.

1936 års trafikutredning upptog i 25 § mom. 1 i sitt författningsförslag bestämmelser, vilka i huvudsak överensstämde med vad propositionen nr 161 i denna del innehöll. Det genom propositionen till 1940 års riksdag framlagda förslaget avfattades jämväl i enlighet härmed.

Decentraliseringsutredningen förordade i sin den 27 januari 1948 avgivna promemoria nr 10, att de gällande bestämmelserna om godkännande av lastbil såsom obehövliga helt slopades.

1950 års besparingsutredning anslöt sig till decentraliseringsutredningens ståndpunkt.

Vid föredragningen av ovannämnda promemorior i *kommunikationsdepartementet* i juni 1951 anförde föredraganden bl. a. följande angående lastfordon:

Givetvis kan man icke med bibehållande av nuvarande system för tillståndsgivningen slopa den nu stadgade skyldigheten att söka godkännande av fordonet och överlåta åt tillståndshavaren att, mot anmälningsplikt, själv bestämma vilket fordon han vill insätta i trafiken. Detta skulle nämligen leda till att de med trafikillståndet avsedda begränsningarna bleve verkningslösa och att tillståndshavaren kunde, oavsett att den medgivna lasten begränsats till viss siffra, opåttalt i trafiken insätta och använda en bil, med vilken högre maximilast som helst under förutsättning att gällande begränsning om hjultryck, fordonsbredd och högsta last icke överskredes. Uppenbarligen skulle härigenom den genom tillståndsgivningen åsyftade hushållningen med transportmedlen omintetgöras.

Sammanfattningsvis torde alltså beträffande förslaget om utbyte av godkännandeförfarandet beträffande lastbilar mot ett anmälningsförfarande kunna sägas, att ett sådant utbyte i och för sig är möjligt, men att det samma förutsätter en ändring av de beprövade principer, på vilka tillståndsgivningen och ansökningsförfarandet för närvarande vilar, att det medför en minskad kontroll över kännedomen om det i trafiken använda fordonsbeståndet, ett icke oväsentligt arbete för att kontrollera att anmälningskyldighet fullgöres och för korrespondens med anledning av gjorda anmälningar samt att, därest över huvud någon arbetsbesparing därigenom ernås, denna besparing knappast torde uppväga de olägenheter, som en ändring av systemet i andra avseenden medför.

Utredningarnas förslag i nu förevarande del har icke föranlett någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

I de *likalydande motionerna I: 309 och II: 403 vid 1952 års riksdag* hemställdes bl. a., att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala sig för en sådan omarbetning av 25 § 1 mom. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., att det måtte tillkomma »trafikinspektör» att godkänna bil, som skall brukas i yrkesmässig trafik.

Andra lagutskottet avstyrkte i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 12 motionerna och anförde därvid bl. a. följande.

Frågan om godkännande av bil, som avses skola brukas i yrkesmässig trafik, bör ses mot bakgrunden av nu gällande principer för meddelande av trafikillstånd. Genom det nuvarande förfarandet har tillståndsmyndigheten beretts möjlighet till en fortlöpande och gagnande kontroll av fordonsstandarderna inom den yrkesmässiga trafiken. Tillstånd till yrkesmässig last-

bilstrafik skall innefatta föreskrifter om det antal bilar, varmed trafiken må bedrivas, och den största last, som må med varje bil befordras. Gällande ordning medger således tillståndsmyndigheten möjlighet att förhindra, att på grund av givet trafikillstånd godkännande meddelas för lastbil, vars lastkapacitet icke står i rimlig överensstämmelse med trafikillståndets föreskrifter. Även om en motsvarande kontroll kunde tänkas utövas av bilbesiktningarna, synes en sådan anordning förutsätta ett kommunikationsförfarande mellan tillståndsmyndigheten och vederbörande besiktningssman. Möjligheterna till ett enhetligt bedömande av ifrågavarande ärenden skulle minskas, och det synes kunna sättas i fråga, huruvida det av motionärerna framlagda förslaget innebure en förenkling av handläggningen av dessa.

Remissyttranden

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller i sitt yttrande över föreliggande motion inledningsvis, att besiktningen vid registreringsbesiktning av lastbil sker uteslutande ur teknisk synpunkt för att fastställa att fordonet är i föreskrivet och tillfredsställande skick. Någon bedömning av fordonet ur transportekonomisk synpunkt sker icke, fortsätter styrelsen, och hinder möter således icke att låta besiktiga och få godkänd lastbil, som vid maximilast har högre axel- eller boggietryck än som är medgivet på de vägar, där bilen skall användas. Samma är förhållandet med den förrättning vid statens bilinspektion, som föregår utfärdandet av lämplighetsintyg för yrkesmässig trafik.

Styrelsen framhåller vidare, att statens biltrafiknämnd vid sin handläggning av hithörande ärenden i ett stort antal fall inforrdar styrelsens yttrande över framställning om godkännande av lastbilar i yrkesmässig trafik. För att närmare klargöra de vid remissernas besvarande tillämpade synpunkterna översände styrelsen, heter det vidare, den 8 december 1948 till statens biltrafiknämnd en skrivelse med en närmare redogörelse, vilken i avskrift tillställts jämväl samtliga länsstyrelser och vägförvaltningar. Nämnda skrivelse, som i avskrift bifogats styrelsens yttrande, innehöll bl. a.:

Lastbilsbeståndet har efter krisåren undergått en mycket markant utveckling mot tyngre enheter. Detta gäller såväl lastbilar i privat som i yrkesmässig trafik. Inom vägväsendet har emellertid om- och nybyggnader av vägar och broar icke kunnat ske i motsvarande grad. Huvudparten av vägnätet har alltjämt en för tyngre lastbilstrafik otillfredsställande bärighet. I all synnerhet gäller detta broarna. En verkställd utredning har givit vid handen att av landets ca 10 000 broar med en spännvid större än 3 m. endast 68 procent förmå upptaga trafik med fordon med ett hjultryck av 2,5 ton. Många broar äro redan nu överbelastade, och det torde icke vara uteslutet att en genomgripande nedsättning av tillåtna trafikbelastningar på broarna måste tillgripas, om eftersläpningen i brobyggnadsverksamheten skall fortsätta.

Med hänsyn till ovannämnda förhållanden har väg- och vattenbyggnads-

styrelsen ansett det vara nödvändigt att vid avgivande av yttrande i ärende, som avser godkännande av lastbil för yrkesmässig trafik, klarlägga, huruvida väg- och broförhållandena kring bilens stationsort eller längs den uppgivna transportrouten äro sådana att de tillåta framförandet av bil av den storlek, som ansökan avser. Någon dispens från de av vederbörande länsstyrelse fastställda hjultrycksbestämmelserna har styrelsen därvid icke ansett sig böra räkna med. Därest bilens största hjultryck är större än som medgives enligt länsstyrelsens kungörelse måste lasten så begränsas att tillåtet hjultryck icke överskrides. Denna reducering av maximilasten får dock icke vara så stor, att bilen icke kan anses bliva tillfredsställande utnyttjad. Styrelsen har för sin del ansett sig kunna godtaga en reducering av maximilasten av högst 25 procent, såvida icke särskilda förhållanden förelegat, vilka motiverat avsteg från denna princip.

Styrelsen uppger i sitt yttrande, att de i berörda skrivelse redovisade principerna tillämpas fortfarande, samt tillägger, att styrelsen efter ikraftträdandet den 1 januari 1952 av nu gällande vägtrafikförordning därjämte tager hänsyn till att maximilasten icke får reduceras med mera än 25 procent under hänsynstagande till bestämmelserna i 54 § samma författning om största tillåtna bruttovikt hos fordon eller fordonståg med hänsyn tagen till avståndet mellan första och sista hjulaxeln. Därefter anför styrelsen:

Under senare år ha vissa länsstyrelser genom särskilda vinterkungörelser upplåtit vägarna för högre axel- och boggietryck än vad som tillåtes under övriga årstider. Vid avgivande av yttrande till biltrafiknämnden har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tagit hänsyn till dessa förhållanden och tillstyrkt godkännande, även om fordonets lastförmåga endast med tillämpning av vinterkungörelse kan anses vara tillfredsställande utnyttjad.

Varken ur teknisk synpunkt eller med hänsyn till trafiksäkerheten, finnes enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mening anledning att vid besiktning behandla lastbil olika, beroende på om den skall framföras i yrkesmässig trafik eller icke. Det särskilda lämplighetsintyget för yrkesmässig trafik synes därför kunna slopas. De uppgifter, som kunna vara erforderliga för bedömning av fordonets lämplighet ur transportekonomisk synpunkt kunna — därest sådan bedömning skall verkställas även framdeles, vilket väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke ansett sig böra yttra sig över — erhållas direkt ur besiktningssinstrumentet.

Statens biltrafiknämnd hänvisar i sitt yttrande till att nämnden har, sedan Kungl. Maj:t den 6 juni 1947 anbefallt nämnden att undersöka möjligheterna att inom nämndens verksamhetsområde ernå ett snabbare och enklare förvaltningsförfarande, i skrivelse den 26 september 1947 framlagt vissa förslag i detta syfte, därvid jämväl upptagits frågan om möjligheten att slopa de i 25 § förordningen om yrkesmässig automobiltrafik givna föreskrifterna angående godkännande av fordon i vad avsåge lastbilar. I berörda skrivelse av den 26 september 1947, som i avskrift bifogats nämndens yttrande, lämnas till en början en redogörelse för tillkomsten och innebörden av sagda författningsrum, varefter det heter:

Av det anförda framgår, att de nuvarande bestämmelserna om att automobil skall vara godkänd för yrkesmässig trafik, innan den må begagnas i dylik trafik, härleda sig från motsvarande bestämmelser i 1906 års förordning om automobiltrafik. Avsikten med bestämmelserna har varit att skapa större säkerhet för att de i yrkesmässig trafik begagnade automobiler vore lämpliga härför än som ligger i den besiktning, vilken bilar i allmänhet skola undergå för att få registreras. Av de tillståndsgivande myndigheterna lära jämväl vissa föreskrifter om beskaffenheten av de bilar, som användas i yrkesmässig trafik, ha uppställts. Sålunda torde i fråga om personbilar i yrkesmässig trafik finnas av länsstyrelserna, resp. polismyndigheterna i städer utfärdade dylika föreskrifter. Beträffande omnibus i yrkesmässig trafik har Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 24 september 1945 meddelat tekniska bestämmelser angående dylikt fordon. Jämväl i fråga om lastbilar lära av länsstyrelserna på sin tid ha utfärdats föreskrifter med tekniska bestämmelser m. m. Dessa sistnämnda föreskrifter torde dock numera vara föråldrade och med hänsyn till automobilers tekniska utveckling icke längre kunna efterföljas. Någon anledning att kräva särskild utrustning eller konstruktion beträffande de i yrkesmässig trafik begagnade lastbilarna torde numera icke förefinnas. De skäl, som föranleda uppställandet av speciella krav på beskaffenhet av personbilar och omnibusar, nämligen passagerares krav på bekvämlighet och säkerhet m. m., föreligga nämligen icke med avseende å lastbilar.

Det vill med hänsyn till det anförda synas, som om föreskrifterna om godkännande av lastbil för godsbefordran i yrkesmässig trafik skulle kunna utan olägenhet helt bortfalla. Därest så skedde skulle detta medföra en icke ringa lättnad för länsstyrelserna samtidigt som trafikotövarna skulle besparas kostnad och besvär för anskaffande av de av länsstyrelserna utfärdade expeditionerna i ärenden angående godkännanden. Godkännanden av lastbil torde endast i begränsad omfattning äga rum i samband med beviljande av trafiktillstånd. I de ojämförligt flesta fall sker godkännande av lastbil icke samtidigt med beviljandet av trafiktillståndet. Hos varje länsstyrelse torde årligen ett betydande antal särskilda beslut om godkännande meddelas.

Även för besiktningsmännen för motorfordon torde ett bortfallande av bestämmelserna om godkännande av lastautomobil medföra en viss lättnad, därest samtidigt den till stöd för beslut om godkännande av lastbil företagna undersökningen genom besiktningsman av lastbils lämplighet för yrkesmässig trafik upphävdes. Visserligen torde ofta förekomma, att den av besiktningsmannen verkställda undersökningen av lastbils lämplighet för yrkesmässig trafik företages i samband med besiktning av fordonet. I dylikt fall torde knappast något nämnvärt besvär för besiktningsmannen att jämväl utfärda intyg rörande bilens lämplighet för yrkesmässig trafik uppstå. Men i åtskilliga fall läser förekomma, att undersökning om fordons lämplighet för yrkesmässig trafik äger rum utan samband med besiktning. En dylik undersökning, som medför en utgift för förrättnings sökanden, torde, som förut nämnts, i själva verket numera icke tjäna något ändamål.

Länsstyrelserna torde anse sig genom godkännanden äga en viss möjlighet att övervaka, att tillståndshavare icke använder större bil än som medgivits i trafiktillståndet och att tillståndshavaren icke använder flera bilar än han enligt tillståndet äger på en gång begagna i trafiken. Samma möjlighet till

kontroll i dessa hänseenden synes dock, om godkännandena bortfalla, kunna ernås, genom en föreskrift att trafikutövare skall vara skyldig att till länsstyrelsen inkomma med skriftlig uppgift rörande registreringsmärke för den eller de automobiler, som han avser att insätta i trafiken.

Vidare torde i vissa fall länsstyrelse vid prövning av ansökningar om godkännande av automobil ha tagit hänsyn till beskaffenheten av de vägar, vilka antagits komma att trafikeras med bilen. Nämnden finner icke denna omständighet böra inverka på bedömandet av frågan om bortfallandet av godkännandena. Den yrkesmässiga trafikens utövare äro underkastade de för trafikanter i allmänhet stadgade bestämmelserna i fråga om fordons hjultryck och bredd m. m. Någon anledning att beträffande lastbilar i yrkesmässig trafik företaga en särskild prövning för varje särskilt fall rörande bilarnas lämplighet med hänsyn till vägarnas beskaffenhet synes icke föreligga. Tillåta de för vägarna gällande föreskrifterna beträffande hjultryck och bredd, att viss bil framföres på dem, bör så ske, även om bilen begagnas i yrkesmässig trafik och detta utan att särskild prövning av denna fråga äger rum. Anskaffar trafikutövare bil, vars hjultryck och bredd överstiger vad som är medgivet för de vägar, han önskar befara, är han däremot liksom andra trafikanter skyldig att från vederbörande myndighet inhämta medgivande att trafikera vägen. Ett godkännande av automobil för användning i yrkesmässig trafik kan icke utan uttrycklig föreskrift därom anses innefatta sådant medgivande.

Nämnden förklarar i sitt yttrande, att nämnden alltjämt är av den uppfattning, att föreskrifterna om godkännande av lastbil för godsbefordran i yrkesmässig trafik kan utan olägenhet borttagas, samt att detta skulle innebära en lättnad såväl för länsstyrelserna och besiktningsmyndigheten som för vederbörande trafikutövare. Därest ifrågavarande föreskrifter bortfalla, torde emellertid, slutar nämnden, såsom nämnden i skrivelsen den 26 september 1947 framhållit böra föreskrivas, att trafikutövare skall vara skyldig att till länsstyrelse anmäla, vilket eller vilka fordon, som nyttjas i den trafik, för vilken tillstånd meddelats.

Länsstyrelsen i Värmlands län berör den i kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ovan nämnda skrivelse av den 8 december 1948 lämnade uppgiften att styrelsen som regel icke godtager, att ett fordons maximilast reduceras mer än 25 procent, samt anför därefter:

Tillämpning av den angivna principen medför i många fall, att en reduktion av maximilasten måste göras i samband med lastbilarnas godkännande för yrkesmässig trafik. Om reduktionen skulle överstiga 25 procent måste fordonsägaren låta »klassa ned» bilen så att den teoretiskt kan anses bliva tillfredsställande utnyttjad även vid en ytterligare nedskärning av maximilasten i samband med godkännandet. Trafikutövaren har att i sådant fall hos bilfabrikanten anskaffa en ny så kallad totalviktsplåt, angivande en lägre garanterad totalvikt hos bilen, för vilken därefter utfärdas nytt besiktningsinstrument, upptagande bl. a. den lägre maximilast, som följer av den minskade totalvikten.

Såsom framhållits i motionen medför sådan reduktion, att trafikutövaren

merendels icke utan ny besiktning och nytt godkännande av fordonet kan utnyttja detsamma för den belastning, som eljest motsvarar det högre axeltryck, som kan komma att medgivas genom de så kallade vinterkungörelserna. Även under normala förhållanden är en reducering av maximilasten till nackdel för trafikutövare, vars bil är stationerad vid väg, som i förhållande till anslutande vägar har ett lägre tillåtet axeltryck. Trafikutövaren har ej heller i detta fall möjlighet att utnyttja bilens lastförmåga vid utförande av transporter å vägar med högre tillåtet axeltryck.

Enbart den omständigheten att ett fordon enligt nuvarande bestämmelser icke må brukas i yrkesmässig trafik utan att vara godkänt för detta ändamål, behöver dock ej nödvändigtvis medföra att trafikutövaren kommer i ett sämre läge än den, som utför transporter i egen regi, då ju varje trafikant måste iakttaga gällande trafikföreskrifter. Däremot torde den i samband med godkännandet verkställda reduceringen av maximilasten i många fall vara till hinder för trafikutövarnas möjligheter att effektivt utnyttja sina bilar.

Enligt länsstyrelsens mening torde det vara riktigast, att en lastbil besiktigas för den största last, för vilken den är inrättad, och att eventuellt godkännande för användning i yrkesmässig trafik — oavsett stationsortens belägenhet — omfattar bilens hela lastförmåga. Det ankommer sedan på trafikutövaren att med ledning av uppgifterna i besiktning sinstrumentet anpassa bilens last i förhållande till de axeltryck, som tillåtits för resp. vägar.

Vid förfrågan hos statens bilinspektion här i länet har upplysts, att speciella bestämmelser icke finnas utfärdade i fråga om beskaffenheten hos de lastbilar och släpfordon, som skola användas i yrkesmässig trafik för godsbefordran. Man torde därför kunna utgå från att dessa fordon äro lämpliga för sådan trafik så snart desamma av besiktningssman godkänts vid registreringsbesiktning. Därest godkännandeförfarandet bibehålles, synes det därför icke vara nödvändigt att trafikutövaren skall behöva förete särskilt bevis rörande fordonets lämplighet.

Genom godkännandena ha länsstyrelserna fått kännedom om de fordon, som brukas i yrkesmässig trafik och detta är av olika anledningar av värde.

Även om det i motionen angivna syftet torde kunna tillgodoses inom ramen för nu gällande bestämmelser angående godkännande av fordon för användning i yrkesmässig godstrafik, därest fordonen besiktigas och — oavsett stationsortens belägenhet — godkännas för den största last, för vilka de äro inrättade, har länsstyrelsen för sin del icke något att erinra mot att bestämmelserna i fråga slopas, då de numera icke synas fylla något synnerligen angeläget behov. För att möjliggöra kontroll över den yrkesmässiga fordonsparken, bör dock i stället föreskrivas, att trafikutövare skall vara skyldig att till vederbörande länsstyrelse inkomma med skriftlig uppgift om vilket eller vilka fordon, som avses att brukas i den trafik han berättigats bedriva.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län framhåller bl. a., att enligt ett av förste bilinspektören i länet avgivet yttrande den av besiktningssman företagna prövningen i fråga om lastbilar är av exakt samma omfattning vare sig fordonet skall användas i yrkesmässig trafik eller ej. Det lämplighets-

intyg, som i förstnämnda fall måste utfärdas för att författningsenligt bifogas ansökan om godkännande, innehåller i allmänhet endast vissa från besiktningssinstrumentet överförda uppgifter, varför länsstyrelserna i bilregistret har tillgång till samma uppgifter. Härefter fortsätter länsstyrelsen:

Beträffande släpvagnar torde lämplighetsbesiktningen vara av något större värde. Besiktningssmannen har nämligen i detta fall att undersöka, huruvida kopplingsanordningarna mellan släpvagnen och det dragande fordonet äro tillfredsställande samt att i lämplighetsintyget angiva de uppgifter om axelavstånd, som jämlikt 54 § vägtrafikförordningen inverka på bestämmandet av fordonskombinationens största tillåtna bruttovikt. Motsvarande undersökning anses emellertid icke nödvändig i fråga om fordonskombinationer, som användas i annan trafik än yrkesmässig. Den bör därför kunna undvaras även i fråga om den yrkesmässiga trafiken.

Godkännandeförfarandet innefattar enligt allmän praxis en prövning även i andra avseenden än dem, som besiktningssmannen har att beakta vid utfärdandet av lämplighetsintyg. Enligt av Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse till statens biltrafiknämnd den 8 december 1948 angivna riktlinjer bör lastbil icke godkännas för användning i yrkesmässig trafik, därest bilens maximilast på grund av gällande bestämmelser om axeltryck regelmässigt måste reduceras med mer än 25 procent. I detta län tillämpas denna regel numera så, att godkännande av fordonet vägras, därest dess totala lastförmåga icke kan utnyttjas till minst 75 procent på väg, där 7 tons axeltryck och 10 tons boggietryck tillåtes. Avsikten härmed är givetvis att söka förhindra användandet av fordon, som icke kunna ekonomiskt utnyttjas inom ramen för gällande axeltrycksbestämmelser och som, vid bestämmelsernas åsidosättande, kunna äventyra vägarnas och broarnas bestånd. I förste bilinspektörens yttrande framhålles, att vad som åstadkommes i detta hänseende ofta inskränker sig till att fordonen utan förändring i övrigt åsättas annan typbeteckning med andra data beträffande totalvikt, maximilast och axeltryck. Vid detta förhållande torde den företagna prövningen vara tämligen illusorisk. Även här gäller, att motsvarande prövning icke förekommer beträffande fordon i annan trafik än yrkesmässig. Några bärande skäl synes icke kunna förebringas för att på detta sätt låta den yrkesmässiga trafiken till skillnad från annan trafik vara underkastad bestämmelser i avseende å fordonens utnyttjande utöver vad gällande vägtrafikkungörelser innehålla.

Trafiktillstånd för godsbefordran avse fordon med i tillstånden angiven största last och dennas storlek är — såvitt angår beställningstrafik — avgörande för huruvida tillståndet skall beviljas av länsstyrelse eller av statens biltrafiknämnd. En viss övervakning över att större fordon än tillståndet medger icke användas torde vara nödvändig. Även ur andra synpunkter, bl. a. för biluttagningens myndighetens arbete och för den vid länsstyrelserna fortgående planläggningen för den civila trafiken i krig, måste anses önskvärt med kännedom om, vilka fordon som användas i yrkesmässig trafik. I dessa hänseenden får anses tillräckligt med viss uppgiftsskyldighet för tillståndshavaren.

Såvitt länsstyrelsen kan bedöma torde sålunda ett upphävande av bestämmelserna om godkännande av lastbil och släpvagn i yrkesmässig trafik för godsbefordran icke medföra några påvisbara olägenheter. Däremot skulle

en sådan åtgärd i flera avseenden innebära betydande lättnader. Vid denna länsstyrelse handlades under år 1956 ca 450 ärenden rörande godkännande av lastbilar och släpvagnar. Härtill kommer ett ganska betydande antal godkännanden, som meddelades i samband med utfärdande av trafiktillstånd. För länsstyrelserna, som på grund av motorfordonsparkens tillväxt ha svårigheter att inom ramen för tillgängliga anslag hålla för bil- och trafikärendenas handläggning erforderlig personal, skulle bortfallet av nämnda ärendegrupp innebära lättnad i arbetsbördan. Samma förhållande torde gälla för statens bilinspektion. Härtill kommer att bestämmelsernas borttagande skulle medföra vissa lättnader och minskad omgång i ansökningsförfarandet även för trafikutövarna.

På grund av vad här anförts får länsstyrelsen tillstyrka, att föreskrifterna om godkännande av fordon i yrkesmässig trafik icke skall avse lastbil eller släpvagn, som användes utslutande för godsbefordran, samt att beträffande dessa fordon i stället föreskrives skyldighet för trafikutövarna att, då han i trafiken ämnar insätta eller upphöra att bruka visst fordon, göra anmälan härom till länsstyrelsen med angivande av fordonets registreringsnummer.

Såväl *Svenska lastbil aktiebolag* som *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* tillstyrker motionerna. Lasttrafikbilägareförbundet anför bl. a.:

I motionen har särskilt framhållits svårigheterna att för de yrkesmässiga lastbilarna erhålla en smidig anpassning till de, genom de av länsstyrelserna utfärdade s. k. vintervägskungörelserna, förhöjda, tillåtna axeltrycken. Förbundet finner i anslutning härtill angeläget framhålla att enahanda svårigheter göra sig gällande jämväl i andra sammanhang. Ett helt nyligen aktuellt fall må tjäna som exempel på de komplikationer, som kunna uppstå genom tillämpningen av 25 § 1 mom. i yrkestrafikförordningen:

I samband med ett vägbygge i Norrland lämnade vederbörande länsstyrelse dispens för 8 tons axeltryck på en väg, å vilken grustransporter skulle äga rum. Flertalet av de åkeribilar, som skulle användas för transporter i fråga, hade tidigare för erhållande av trafiktillstånd och därmed sammanhängande godkännande blivit »nedklassade», d. v. s. försetts med lämplig totalviktsplåt och i anslutning härtill erhållit en lastförmåga som korresponderade mot de å fordonens stationsort tillåtna axeltrycken. För att kunna utnyttja det genom dispensen medgivna, förhöjda axeltrycket hade vederbörande åkeriägare haft att

1. besiktiga om fordonen för fastställande av förhöjd lastförmåga (högre totalvikt);
2. anhålla om nytt trafiktillstånd på grund av fordonens förhöjda lastförmåga;
3. ansökan om nytt godkännande av fordonen.

På grund av den tidsutdräkt, som angivna åtgärder skulle ha medfört, kunde vederbörande åkeriägare icke utnyttja dispensen och därmed ej heller tillmötesgå befraktarens (vägförvaltningens) önskemål i fråga om transporternas utförande.

Generellt kan sägas att de justeringar uppåt av tillåtna axeltrycken, som under senare år successivt genomförts av länsstyrelserna, för åkeriägarnas del varit förknippade med härförut exemplifierade svårigheter i anpass-

ningshänseende på grund av de speciella bestämmelser om godkännande av fordon, som återfinnas i yrkestrafikförordningen.

Med avseende å den i motionen berörda och jämväl härovan nämnda »nedklassningen» av fordon i yrkesmässig trafik må framhållas, att dylikt fordon i allmänhet icke i tekniskt avseende skiljer sig från motsvarande fordonstyp, använd i icke yrkesmässig trafik. I realiteten lär förhållandet vara det, att bilfabrikanterna i avsikt att underlätta för yrkestrafikutövarna att få sina fordon »godkända» för yrkesmässig trafik fastställt varierande totalvikter för lastbilar av samma typ. Den icke yrkesmässige trafikutövaren (industriföretaget, skogsbolaget, o. s. v.) kan alltså registrera sin lastbil med högsta av fabrikanten garanterade lastförmåga/totalvikt, medan åkeriägaren måste registrera sin bil med hänsynstagande till vägarnas kring hans stationsort tillåtna axeltryck och däremot svarande lastförmåga/totalvikt. Sistnämnda förhållande, beroende av godkännandeförfarandet, kringskär åkeriägarens möjligheter att anpassa utnyttjandet av fordonet efter olika vägars bärighet.

Utskottet

I motionen förordas slopande av nu gällande bestämmelser om särskilt godkännande av lastbil eller släpfordon för godsbefordran i yrkesmässig trafik.

De nuvarande bestämmelserna om att automobil skall ha underkastats särskilt godkännande, innan den må begagnas i yrkesmässig trafik, kan ledas tillbaka till de bestämmelser i ämnet som fanns i 1906 års förordning om automobiltrafik. Avsikten med bestämmelserna har ursprungligen varit att för automobiler i yrkesmässig trafik skapa en säkerhet för att de är lämpade för sitt ändamål utöver den som erhålles genom den besiktning, som sker i samband med bilarnas registrering. Med hänsyn till den standard bilfabrikationen nått under senare år torde emellertid enligt utskottets mening någon anledning icke längre förefinnas att beträffande de i yrkesmässig trafik begagnade lastbilarna med tillhörande släpfordon kräva annan utrustning och konstruktion än beträffande övriga lastfordon av motsvarande slag.

Ett skäl för bibehållande av nuvarande ordning skulle kunna vara att länsstyrelserna genom godkännandena erhåller ökad möjlighet att övervaka, att tillståndshavaren icke använder större fordon än som medgivits i trafikillståndet eller flera fordon än han enligt tillståndet äger på en gång begagna i trafiken. Bl. a. kan genom godkännandena på så sätt ernås en viss kontroll över att misshushållning med trafikmedlen icke sker. Samma möjlighet till kontroll i dessa hänseenden synes dock, om godkännandena bortfaller, kunna ernås genom en föreskrift att trafikutövare skall vara skyldig att till vederbörande länsstyrelse inkomma med skriftlig uppgift rörande registreringsnummer för det eller de fordon, som han avser att insätta i trafiken.

Vidare torde i vissa fall länsstyrelserna vid prövning av ansökningar om godkännande av automobil ha beaktat huruvida väg- och broförhållandena kring fordonets stationeringsort eller längs den uppgivna trafikrouten är sådana, att de tillåter framförande av fordon av den storleksordning, som ansökan avser. Utskottet finner dock icke sistnämnda omständighet böra inverka på bedömandet av frågan om särskilt godkännande skall erfordras. Den yrkesmässiga trafikens utövare är underkastade de för trafikanter i allmänhet stadgade bestämmelserna i fråga om fordons axeltryck och bredd m. m. Någon anledning att beträffande lastbilar i yrkesmässig trafik företaga en särskild prövning rörande bilarnas lämplighet med hänsyn till vägarnas beskaffenhet synes därför icke föreligga.

Det synes utskottet med hänsyn till det anförda som om föreskrifterna om godkännande av lastfordon för godsbefordran i yrkesmässig trafik utan olägenhet kan utgå. Därest så sker torde detta komma att medföra en icke ringa lättnad för länsstyrelserna och bilbesiktningsmännen samtidigt som trafikutövarna besparas kostnader och besvär. Utskottet förordar följaktligen att nämnda föreskrifter utgår ur förordningen om yrkesmässig automobiltrafik; dock torde i sådant fall för möjliggörande av erforderlig kontroll över fordonsparken i stället böra föreskrivas att trafikutövare skall vara skyldig att till vederbörande länsstyrelse anmäla vilket eller vilka fordon han avser att bruka i trafik.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen i anledning av förevarande motion, II: 182, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring i kungl. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. att lastbil och för gods- befordran avsett släpfordon får användas i yrkesmässig trafik utan särskilt godkännande härför;

B) att motionen II: 182, i den mån den icke kan anses besvarad genom vad utskottet ovan hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 11 april 1957

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel E. Svensson, fru Svenson, herrar Huss, Grönkvist, fru Hamrin-Thorell och herr Eskilsson;

från andra kammaren: fröken Höjer, fröken Wetterström, herrar Johansson i Södertälje, Fredriksson, Larsson i Hedenäset, Sundelin, Jönsson i Jämtlands Sikås och fru Svensson.