

Nr 47

Utlåtande i anledning av motioner angående rätten att utföra skolskjuts.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 701 i första kammaren av herr *Strandberg* och nr 896 i andra kammaren av fru *Sundberg*.

I motionerna, som är likalydande, hemställes "att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om förslag till sådan ändring av vägtrafikförordningen att vårdare av skolbarn, under iakttagande av de trafiksäkerhetskrav som i övrigt gäller för den yrkesmässiga trafiken, gives möjlighet att utan tillstånd till yrkesmässig trafik mottaga ersättning av kommunen för transport av barn i fall som i motionen anförts".

Över motionerna har utskottet på sätt föreskrives i § 46 riksdagsordningen inhämtat utlåtanden från statens trafiksäkerhetsverk, skolöverstyrelsen samt länsstyrelserna i Malmöhus, Värmlands och Norrbottens län. På begäran av utskottet har yttranden därjämte avgivits av Svenska stadsförbundet och Svenska kommunförbundet. Vidare har vid länsstyrelsernas yttranden fogats yttranden från olika nämnder, tjänstemän och enskilda sammanslutningar.

Gällande bestämmelser

Angående tillstånd m. m.

Enligt *förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.* förstås med yrkesmässig trafik sådan trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. Utövan- det av skolskjuts, dvs. transport till eller från skola av elever, är att hänföra till yrkesmässig trafik, dock inte när skolskjutsarna ordnas i skolstyrelsens egen regi. Från tillämpning av bestämmelserna om yrkesmässig trafik undantas enligt uttrycklig föreskrift i 2 § i nämnda förordning också bl. a. befordran vid färd med personbil till och från egen arbetsplats av högst fyra passagerare på väg till och från arbetsplats, därvid med arbetsplats likställs skola eller annan lokal för undervisning. För att yrkesmässig trafik skall föreligga förutsättes att fordonet ställts till förfogande i en viss omfattning. En rent tillfällig körning som inte antyder försök att systematiskt utnyttja fordonet för förvärvsändamål torde inte föranleda tillämpning av förordningens bestämmelser.

Yrkesmässig trafik får enligt 5 § bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd (trafik- tillstånd), som kan meddelas efter ett särskilt ansökningsförfarande. Tillstånd får enligt 12 § meddelas endast om den ifrågasatta trafiken finnes behövlig samt i övrigt lämplig. Fordon som används i yrkesmässig trafik skall enligt 25 § vara godkända för

trafiken av tillståndsmyndighet och för föraren gäller enligt 27 § krav på särskilt tillstånd (trafikkort). För innehavare av tillstånd har också meddelats bestämmelser om transportplikt (23 §) och taxepikt (29 §). Då ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik avser tillstånd att uteslutande befordra skolbarn och lärare till och från skola eller att medtaga passagerare vid färd med personbil för egen räkning medges i 11 § ett förenklat tillståndsförfarande. Hinder föreligger icke för att tillståndet, om så anses lämpligt, meddelas även annan än den som eljest innehar tillstånd till bedrivande av yrkesmässig trafik. Tillstånd att medtaga passagerare vid färd med personbil för egen räkning kan förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga stadgandena i 23, 25, 27 och 29 §§.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (numera statens trafiksäkerhetsverk) fastställt "Särskilda bestämmelser för skolskjutsar". Bestämmelserna, som reviderats vid åtskilliga tillfällen, har fått sin nuvarande utformning i styrelsens meddelande till besiktningsmännen den 17 juni 1967 (nr 02-06-01) och innehåller anvisningar om vad dessa har att iakttaga vid prövning av det antal elever som må befordras med fordonet vid skolskjuts i yrkesmässig trafik.

Angående statsbidrag m. m.

Tidigare utgick statsbidrag till anordnande av skolskjutsar. Enligt den kungörelse i ämnet som upphörde att gälla med utgången av 1965 utgick bidrag till kommun, skoldistrikt och kommunalförbund på skolväsendets område till kostnaderna för sådana elever i grundskolor, folkskolor och fortsättningsskolor som hade lång eller besvärlig skolväg, enligt huvudregeln med 80 % av kommunens verkliga kostnad. För att bidrag skulle utgå krävdes att skolvägens längd uppgick till visst antal kilometer, för elever i årskurserna 1—3 minst 3 kilometer och för elever på mellan- eller högstadiet 4 eller 5 kilometer. Bidragen avlöstes år 1965 i samband med införandet av ett allmänt skatteutjämningsystem.

Med stöd av nyssnämnda kungörelse utfärdade skolöverstyrelsen kompletterande anvisningar, varigenom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens nyssnämnda särskilda bestämmelser blev gällande också för skolskjutsar i kommunal regi. När kungörelsen upphävdes, upphörde även anvisningarna att gälla.

Motionerna

I motionerna framhålles att enligt nuvarande bestämmelser tillstånd till yrkesmässig trafik krävs för att få skjutsa barn till skolan och därvid uppbära ersättning av kommunen. Sådan skolskjuts utförs i allmänhet antingen genom skolans egen försorg eller genom anlitande av ortens taxibilar.

Genom koncentration av undervisningen till centralskolor växer enligt motionärer-na skolskjutsverksamheten alltmer. På vissa ställen i vårt land måste barnen färdas upp till tolv mil per dag. Stora problem har uppstått särskilt i glesbygderna då barnen i många fall bor långt från de stora allmänna vägarna och avståndet till skolskjutsens färdväg ofta uppgår till många kilometer. I vissa kommuner löser man detta

genom att låta skolskjutsen göra en omväg för att hämta barnet med den ökade belastning i färdtid som detta för med sig för de övriga barnen. I andra fall svarar familjen för barnens transport till skolskjutsen.

Motionärerna framhåller vidare att de mindre barnen har en avsevärt kortare undervisningstid i skolan än de äldre. I de flesta sådana fall avgår skolskjutsar från skolan på olika tider så att icke onödig väntetid uppstår för de mindre barnen. Det är dock enligt motionärerna icke ovanligt att ett eller ett par barn måste vänta på de äldre därför att kommunen av ekonomiska skäl endast kan tillhandahålla en skolskjuts i en viss riktning eller därför att tillgången på taxibilar är begränsad. För att förhindra trötthet och överansträngning med försämrade skolresultat som följd föredrar många föräldrar då att själva svara för att barnet hämtas vid skoltidens slut. I många fall kör man då också kamrater till det egna barnet.

Denna privata skjutsning av skolbarn innebär enligt motionärerna i många fall att avsides bosatta familjer får en hård ekonomisk belastning för barnens skolgång, som inte drabbar familjer som bor på mer centralt belägna orter. Motionärerna anser att kommunen skall kunna överenskomma om ersättning till sådan enskild person som kör eget barn en sträcka på vilken skolskjuts normalt skulle finnas. Detta bör enligt motionärerna gälla dels i de fall då kommunen inte håller skolskjuts eller då väntan på sådan för barnet skulle innebära uppenbara olägenheter, dels i sådana fall då vägen fram till skolskjutsens färdväg är så lång att barnet icke bedöms kunna gå eller cykla dit. För att ersättning skall utgå bör kommunen icke kräva tillstånd till yrkesmässig trafik av föraren.

Remissyttranden

Skolöverstyrelsen, länsstyrelserna i Malmöhus och Norrbottens län samt kommunförbunden uttalar sig i tillstyrkande riktning. *Statens trafiksäkerhetsverk* finner lämpligt att i motionerna upptagna frågor prövas av den nedan redovisade utredningen angående skolskjutsarnas trafiksäkerhet m. m. *Länsstyrelsen i Värmlands län* avstyrker bifall till motionerna.

Skolöverstyrelsen uppger att från de synpunkter den har att företräda intet syns vara att erinra mot bifall till motionerna. Som motionärerna antyder skulle emellertid vissa trafiksäkerhetskrav uppkomma. Även andra fall än de motionärerna nämner kan enligt skolöverstyrelsen bli möjliga. Framdeles kan sålunda elever i gymnasial skola tänkas i större antal färdas till skolan med eget motorfordon. De kan därvid också skjutsa kamrater.

Länsstyrelsen i Malmöhus län, som bifogat yttranden från nio skolstyrelser, länskolnämnden i länet och trafikinspektören i södra distriktet, framhåller att den i och för sig ej vill motsätta sig att ifrågavarande slag av skolskjutsar undantas från kravet på tillstånd enligt förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. Såväl exemplen i själva motionen som innehållet i de inhämtade yttrandena — där bl. a. behovet av smidigare transporter för handikappade barn särskilt påpekats — tyder enligt länsstyrelsen på att skäl härför stundom kan föreligga.

Länsstyrelsen anser emellertid att undantagsbestämmelserna torde böra ges sådant innehåll att tillämpningen blir förhållandevis restriktiv. Särskilt är detta av betydelse med hänsyn till den verkan förslaget kan medföra i ekonomiskt avseende för drosktrafiken. Denna är nämligen f. n. mångenstädes beroende av den extrainkomst som utförande av skolbarnstransporter innebär. Det eventuella undantagsstadgandet bör enligt länsstyrelsen utformas med det i 2 § nämnda förordning angivna undantaget för medtagande av arbetskamrater m. m. som förebild. Även transport av andras barn bör således omfattas av undantaget.

Länsstyrelsen i Norrbottens län, som bifogar yttranden från länskolnämnden och taxiförbundet i länet, håller i princip före att man så långt det är möjligt bör söka främja och förbättra skolungdomens yttre studieförhållanden bland annat genom ekonomiska satsningar på skolskjutsområdet. Ingen tvekan torde enligt länsstyrelsen råda om att skolkommunernas ansträngningar härutinnan är stora. Elever inom det obligatoriska skolväsendet kan i normalfallet alltid påräkna skolskjuts genom vederbörande skolstyrelses försorg om avståndet från hemmet till skolan uppgår till tre respektive fyra kilometer. Några undantag från denna huvudregel torde enligt vad länsstyrelsen inhämtat ej förekomma i Norrbottens län. Det är vidare vanligt inom de flesta glesbygdskommuner att man på olika sätt söker eliminera de olägenheter som är förenade med långa väntetider i skolan; för de yngsta skolbarnens del sker detta genom koncentration och samordning av skolarbetstiden till femdagarsveckor och genom anordnande av två eller flera extra skolskjutsar varje vecka samt andra liknande anordningar.

Det anförda hindrar enligt länsstyrelsen icke att ett bifall i huvudsak till motionärernas yrkande skulle kunna innebära betydande lättnader både för föräldrar och skolbarn i vissa fall, nämligen då fråga är om transporter av ett mindre antal barn från och till avlägset belägna byar och då reguljära trafikmedel ej står till buds eller då ett utnyttjande härav skulle medföra osedvanligt höga kostnader. Länsstyrelsen har därför intet att erinra mot att vårdare av skolbarn beredes större möjligheter att särskilt i nu angivna hänseenden uppbära ersättning av kommunen för utförda skolskjutsar. Någon ändrad lagstiftning för ett underlättande av en sådan ordning torde emellertid enligt länsstyrelsens mening ej vara påkallad. Såvitt länsstyrelsen kan finna synes meddelande av beslut om skolskjutsersättning till vårdare falla inom ramen för den kommunala självbestämmanderätten. Enligt länsstyrelsens mening föreligger ej heller några bärande skäl för ett slopande av gällande bestämmelser om tillståndsgivning. Det förenklade tillståndsförfarande, varom stadgas i 11 § YTF och som nära sammanhänger med kraven på godkännande av fordon samt trafik kort m. m., torde ej medföra någon större administrativ omgång. Slutligen understryker länsstyrelsen att försäkringspremierna för bilar i den yrkesmässiga trafik, som här satts i fråga, torde komma att bli avsevärt högre än de premier som gäller för bilar i icke yrkesmässig trafik.

Kommunförbunden, vilka avgivit gemensamt yttrande, framhåller att vid organiserande av skolskjutsverksamhet hänsyn måste tas till bl. a. avstånd, restidens längd

och barnens väntetider i skolan. I de fall avståndet mellan skolskjutshållplatsen och hemmet är så stort att skolskjuts normalt skulle insättas, söker kommunerna givetvis ordna med körning av eleverna även till och från hållplatsen, s. k. anslutnings-skjutsar. I många fall kan detta vara svårt eller omöjligt att ordna dels på grund av att tillgången på taxibilar är begränsad och dels på grund av att framkörningskostnaderna i vissa fall skulle bli alldeles för höga. Eftersom skolskjutsarna onekligen medför stora påfrestningar för eleverna, bör enligt förbunden möjligheter finnas att åstadkomma en så praktisk och ändamålsenlig skolskjutsorganisation som möjligt. Styrelserna hyser därför i likhet med motionärerna den uppfattningen att kommunerna bör ha frihet att i fall som ovan anförts träffa avtal med föräldrar om ersättning för transport av elever utan hinder av att tillstånd till yrkesmässig trafik saknas.

Avslutningsvis understryker förbunden att den här tillstyrkta lösningen inte avses medföra en konkurrenssituation mellan utövare av yrkesmässig trafik och föräldrar som med egna bilar kan utföra skolskjutstransporter. Enligt förbundens mening bör i motionerna föreslagna undantag från bestämmelserna om yrkesmässig trafik endast avse fall när ovan nämnda förutsättningar föreligger.

Trafiksäkerhetsverket uppger sig sakna förutsättningar att sakligt bedöma frågan om transportörernas möjligheter att motta ersättning från kommunen för transport av skolelever i fall som i motionerna anförts. Verket erinrar om den i februari detta år tillsatta utredningen angående vissa frågor om skolskjutsarnas trafiksäkerhet m. m. och finner det lämpligt att utredningen — som enligt direktiven är oförhindrad att ta upp även andra frågor, vilka den anser ha samband med skolskjutsarnas trafiksäkerhet — även prövar de i motionerna upptagna frågorna.

Länsstyrelsen i Värmlands län, som bifogat yttranden från länskolnämnden i länet, Värmlands taxiförbund och Värmlands och Norra Dals omnibusägareförening, framhåller att en begränsning av tillståndsskyldigheten i enlighet med motionärernas förslag synes från de synpunkter som redovisas i motionerna tilltalande i och för sig. Mot förslagen synes emellertid enligt länsstyrelsens mening kunna riktas invändningar från annan synpunkt. Befordran av skolbarn utgör i landsbygdskommunerna en väsentlig del av det transportarbete som utföres i linjetrafik och beställningstrafik för personbefordran. Skolbarnstransporterna utgör ofta den ekonomiska förutsättningen för linjetrafiken och beställningstrafiken. Man måste därför räkna med att en begränsning av tillståndsskyldigheten i fråga om skolbarnstransporter kan leda till försämrad och minskad tillgång till linjetrafik och beställningstrafik på landsbygden. Nackdelarna härav kommer att drabba alla befolkningskategorier i de berörda bygderna. Enligt länsstyrelsens mening måste man räkna med dylika olägenheter även vid en sådan begränsad avveckling av tillståndsskyldigheten som motionärerna synes åsyfta. Det ankommer på kommunalt organ att besluta om inrättande av skolskjuts. Man bör därför ej förbise att vederbörande organ kan finna det på kortare sikt lämpligt från skilda synpunkter att låta skolbarnsbefordran som nu sker i yrkesmässig trafik avlösas av enskilda transporter i större omfattning än som synes åsyftad av motionärerna. Man torde kunna förutsätta att den av dessa avsedda möjligheten att

utan tillstånd utföra transport av eget barn till skola mot ersättning kommer att leda till önskemål om tillstånd att förena sådan transport med befordran av även andra, närboende barn samt att den nu föreslagna, mindre begränsningen i tillståndsplikten därigenom kommer att även indirekt leda till ökad konkurrens med och försämring av förutsättningarna för sådan yrkesmässig trafik som har betydelse för berörda bygder i ett större sammanhang. På grund av det anförda finner sig länsstyrelsen böra föreslå att motionerna avstyrkes.

Vissa reformåtgärder i fråga om den yrkesmässiga biltrafiken m. m.

Genom statsmakernas beslut år 1963 (jfr prop. 1963:191, S3LU 1, rskr. 424) uppdrogs nya riktlinjer för den statliga trafikpolitiken. Det därvid beslutade handlingsprogrammet innebar en uppdelning av reformåtgärderna i tre etapper. Den första började den 1 juli 1964 och den andra den 1 juli 1966. Riktunkten för påbörjandet av den tredje etappen har varit den 1 juli 1968 men har uppskjutits.

I fråga om de hittills genomförda åtgärderna såvitt avser landsvägstrafiken kan sammanfattningsvis nämnas, att i *den första reformetappen* skedde en uppmjukning av regleringssystemet genom en mindre restriktiv tillståndsgivning. Dessutom ändrades (SFS 1964:103) förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (YTF). Ändringarna innebar i fråga om persontrafiken bl. a. att kravet på tillstånd för samåkning med personbil i viss omfattning slopades.

I *den andra reformetappen* (jfr prop. 1965:172, 3LU 35, rskr. 456) skedde en ytterligare uppmjukning av regleringssystemet. Genom ändringar i YTF (SFS 1965:910) undantogs från förordningens tillämpning eller från behovsprövning ytterligare vissa slag av transporter.

Med påbörjandet av *den tredje reformetappen* skall det beslutade handlingsprogrammet vara i sin helhet genomfört. I denna etapp avses, såvitt här är av intresse, bl. a. att omarbete YTF med sikte på att slopa onödiga detaljbestämmelser och förenkla det administrativa förfarandet.

I överensstämmelse med de angivna riktlinjerna har inom kommunikationsdepartementet upprättats ett förslag till en ny förordning om yrkesmässig biltrafik, ursprungligen avsedd att träda i kraft den 1 juli 1968.

I förslaget har upptagits huvudsakligen grundläggande regler, medan en särskild av Kungl. Maj:t utfärdad kungörelse förutsättes komma att innefatta de övriga bestämmelser som anses behövliga. Dessa bestämmelser avses komma att i huvudsak ange vad som skall gälla i fråga om myndigheternas verksamhet. I förslaget har det grundläggande begreppet yrkesmässig trafik bibehållits i sak oförändrat. De i YTF upptagna undantagen i fråga om personbefordran har i sak bibehållits i förslaget. I fråga om befordran av passagerare till arbetsplats har dock den nu gällande begränsningen till fyra personer ansetts inte böra upptagas i förslaget. Nu gällande bestämmelser i YTF om att tillstånd att medtaga passagerare vid färd med personbil för egen räkning kan förklaras gällande utan skyldighet att iakttaga vissa föreskrifter motsvaras i princip av bestämmelser i förslaget. De föreslagna reglerna i denna del för-

utsätter för sin tillämpning att länsstyrelse efter ansökan funnit ifrågasatt trafik vara behövlig inom området. Vid sådan prövning skall beaktas inom området förekommande allmän trafik, såsom buss- eller taxitrafik samt järnvägstrafik.

Enligt förslaget skall vidare Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t förordnar kunna undantaga viss yrkesmässig biltrafik från förordningens tillämpning. Detta innefattar en viss utvidgning i förhållande till motsvarande bestämmelser i 2 § YTF, enligt vilka endast undantag i särskilt hänseende från förordningen kan medges. Det kan emellertid enligt förslaget inte uteslutas att det kan uppstå behov av att medge undantag från den blivande förordningen i dess helhet i fråga om vissa transporter. För att göra det möjligt att tillgodose intresset härav har föreslagits bestämmelser i enlighet härmed. För att få driva yrkesmässig biltrafik skall enligt förslaget fordras tillstånd av myndighet.

Förslaget har remissbehandlats och övervägs f. n. inom kommunikationsdepartementet i samband med arbetet för genomförandet av den tredje etappen. Enligt uppgift från departementet kommer i samband med dessa överväganden att prövas ett förslag från Björsäters skolstyrelse, Östergötlands län, om "ändring av YTF därhän att kommun får rättighet att anlita person utan särskilda trafikkortigheter att mot ersättning utföra skolskjutsar i de fall då drogbilar eller motsvarande fordon ej lämpligen kan anlitas".

Förslag till körkortsreform

I proposition 1967:55 har i samband med förslag till körkortsreform förordats en ändrad indelning av förarbevisen. Förarbevisen skall vara av fem slag, nämligen körkort för personbil och lätt lastbil, för tung lastbil, för buss, för motorcykel eller för traktor. Körkort för buss och tung lastbil skall utan särskild prövning berättiga till yrkesmässig personbefordran. Innehavare av körkort för personbil och lätt lastbil skall vidare få föra fordon vid yrkesmässig personbefordran efter särskild prövning och angivande härav på körkortet. Reglerna avses ersätta bestämmelserna om trafikort i förordningen angående yrkesmässig trafik.

I yttrande över propositionen uttalade riksdagen, i likhet med föredragande departementschefen, att särskilda krav i fråga om körkort inte borde uppställas för förare av skolskjutsar. Till stöd härför åberopades främst att uppställande av ett formellt kompetenskrav åtminstone i vissa glesbygder sannolikt skulle få till följd ett otillräckligt antal förare av skolskjutsar med föreskriven kompetens (se 3LU 1967:31).

Tidpunkten för reformen är beroende av att vissa spörsmål rörande körkortsregistrering och körkortens utformning löses.

Utredning rörande skolskjutsarnas trafiksäkerhet

Enligt bemyndigande den 2 februari 1968 har chefen för kommunikationsdepartementet tillkallat sakkunnig med uppdrag att utreda vissa frågor angående skolskjutsarnas trafiksäkerhet m. m. Särskilda direktiv har icke utfärdats utan vid utredningen skall beaktas vad som anförs i en inom nämnda departement upprättad promemoria.

I promemorian redovisas innehållet i en framställning från skolöverstyrelsen till statens vägverk den 13 november 1967 med begäran om skärpta bestämmelser om skolskjutsar, anpassade till nutida trafiksäkerhetskrav samt en skrivelse från vägverket till Kungl. Maj:t den 6 december 1967 med begäran om utredning rörande skolskjutsväsendets anordnande. Bland de frågor som bör utredas nämner verket bl. a. omfattningen av den nuvarande skolskjutsverksamheten, formerna för dess bedrivande, beskaffenheten och utrustningen av fordon och föreslagna åtgärders inverkan på taxi- och busstrafiken. I promemorian anföres vidare bl. a. att det bör utredas hur skolskjutsverksamheten bör ordnas från trafiksäkerhetssynpunkt och klarläggas vilket behov som föreligger av särskilda krav på beskaffenhet, utrustning och utmärkning av de fordon som används i verksamheten. Särskilda hastighetsbestämmelser och säkrare på- och avstigningsmöjligheter för skolbarnen bör också belysas. Det framhålles att utredningen bör vara oförhindrad att ta upp även andra frågor som den finner ha samband med skolskjutsarnas trafiksäkerhet.

Utskottet

Enligt gällande bestämmelser är transport av elever till och från skola att hänföra till yrkesmässig trafik, om körningarna utföres mot ersättning och inte är av tillfällig natur. Sådan trafik förutsätter särskilt tillstånd, s. k. trafiktillstånd. Enligt huvudregeln krävs också, bland annat, att föraren innehar trafik kort och att bilen godkänts för användning i yrkesmässig trafik.

I motionerna hemställs om sådan ändring av bestämmelserna att vårdare av skolbarn skall få rätt att mot ersättning av kommunen transportera eget barn till eller från skola i sådana fall, då kommunen ej anordnar skolskjuts, då väntan på skolskjuts medför uppenbara olägenheter för barnet eller då avståndet till skolskjutsens färdväg är för långt för barnet att gå eller cykla. Enligt motionärerna bör sådan transport få ske utan tillstånd men under iakttagande av de övriga trafiksäkerhetskrav som gäller för yrkesmässig trafik.

Otvivelaktigt föreligger i åtskilliga kommuner, framför allt på landsbygden, avsevärda svårigheter att anordna skolskjutsverksamheten på ett tillfredsställande sätt. Problemen härvidlag har skärpts genom övergången till nya skolformer med förläggning av undervisningen till centralskolor med starkt varierande undervisningstid för olika klasser och stadier. Avsevärda ekonomiska satsningar och olika åtgärder som koncentration och samordning av skolarbetstiden har inte kunnat eliminera allvarliga olägenheter för skolbarnen i form av långa väntetider och skoldagar. Ett bifall till motionärernas förslag skulle därför innebära betydande lättnader såväl för skolbarnen som för de föräldrar vilka ansett sig nödsakade att själva skjuta barnen till skolan eller till skolskjutsens färdväg.

Utskottet vill emellertid framhålla, att redan enligt nu gällande bestämmelser möjlighet finns att i viss utsträckning tillgodose motionärernas önskemål utan någon större omgång eller olägenhet. I detta avseende må erinras om det förenklade tillståndsförfarande som stadgas i 11 § i nyssnämnda förordning då ansökan avser att

uteslutande befordra skolbarn och lärare till och från skola eller att ta med passagerare vid färd med personbil för egen räkning. Tillstånd att ta med passagerare vid färd med personbil för egen räkning kan förklaras gälla utan skyldighet för föraren att inneha trafik kort och godkännande av bilen för användning i yrkesmässig trafik. Det bör också uppmärksammas att från förordningens tillämpning helt undantas befordran vid färd med personbil till och från egen arbetsplats av högst 4 personer på väg till och från arbetsplats, därvid med arbetsplats likställs skola eller annan lokal för undervisning.

Vid remissbehandlingen har även framkommit synpunkter som talar mot bifall till motionärernas förslag. Dessa gäller sådana överväganden, som avser regleringen av den yrkesmässiga trafiken över huvud taget.

Som framgår av redogörelsen ovan förbereds inom kommunikationsdepartementet genomförandet av tredje etappen av det handlingsprogram rörande den statliga trafikpolitiken som statsmakterna år 1963 beslutat. I samband därmed företas en omarbetning av förordningen om yrkesmässig trafik. En promemoria i ämnet har remissbehandlats och är för närvarande föremål för fortsatta överväganden. I samband därmed kommer också enligt vad utskottet erfarit att prövas en framställning till Kungl. Maj:t av väsentligen samma innehåll som nu förevarande motioner. Vissa frågor angående skolskjutsarnas trafiksäkerhet är föremål för utredning genom särskilt tillkallad sakkunnig.

De ställningstaganden som sålunda är att vänta från Kungl. Maj:ts sida bör enligt utskottets mening inte föregripas. I avvaktan på att förslag föreläggs riksdagen bör nu gällande bestämmelser i de flesta fall kunna möjliggöra en godtagbar lösning av de i motionerna upptagna problemen.

Under hänvisning till det anförda får utskottet hemställa,

att motionerna I:701 och II:896, i den mån de ej kan anses besvarade med vad utskottet ovan anført, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 9 maj 1968

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson (fp), Göran Karlsson (s)*, Svante Kristiansson (s)*, Ebbe Ohlsson (h), Åkesson (fp), Hansson (s), fru Landberg (s) och herr Nils Nilsson (cp)*;

från a n d r a kammaren: herr Nyberg (fp), fru Torbrink (s)*, herr Ekström i Iggesund (s), fru Ekroth (s)*, herrar From (fp)*, Hammarberg (s), Krönmark (h)* och Josefson i Arrie (cp).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.