



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013



SVENSK TRAFIKPOLITIK

III

PLAN FÖR LASTBILS- OCH TRAKTORTÅGSTRAFIKENS LIBERALISERING

BETÄNKANDE AVGIVET AV
1953 ÅRS TRAFIKUTREDNING

Stockholm 1962

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1962

Kronologisk förteckning

1. Skogstillgångarna i Jämtlands län. Idun. 100 s. + 1 utvikskarta. S.
2. Yrkesutbildningen på trädgårdsområdet. Statens Reproduktionsanstalt. 71 s. Jo.
3. Totalförsvarets personalfrågor. Beckman. 305 s. Fö.
4. Arbetsuppgifter och utbildning för viss sjukvårdspersonal. Beckman. 165 s. I.
5. Vidgad vuxenutbildning på gymnasieanstalten. Kihlström. 116 s. E.
6. Statsbidrag till enskild väghållning, m. m. Idun. 82 s. K.
7. Kommunal beredskap. Idun. 198 s. I.
8. Finansplan för budgetåret 1962/63 samt Preliminär nationalbudget för år 1962. Marcus. XXIII + 61 s. Fi.
9. Städernas särskilda rättigheter och skyldigheter i förhållande till staten. Kihlström. 259 s. Fi.
10. Svensk ekonomi 1960—1965. Idun. 220 s. Fi.
11. Svensk ekonomi 1960—1965. Bilagor 1—5. Idun. 296 s. Fi.
12. Aspekter på utvecklingsbiståndet. Idun. 268 s. U.
13. Skärpta regler för rusdrycksinköp. Idun. 125 s. Fi.
14. Atomansvarighet II. Idun. 205 s. Ju.
15. Den allmänna näringslagstiftningen. Idun. 212 s. H.
16. Korrespondensundervisningen inom skolväsendet. Tryckeribolaget Värmlands Folkblad, Karlstad. 141 s. E.
17. Arbetstidsförkortningens omfattning och utläggning. Idun. 141 s. S.
18. Automatisk databehandling inom folkbokförings- och uppbördsväsendet. Del II. Idun. 87 s. Fi.
19. Utlandssvenskars deltagande i allmänna val. Idun. 50 s. Ju.
20. Nedre justitierevisionens arbetsorganisation. Idun. 84 s. Ju.
21. Kommunalt stöd åt studerande från utvecklingsländerna. Kihlström. 35 s. I.
22. Samhällsfarlig asocialitet. Idun. 232 s. I.
23. Försvarets tandvård. Idun. 100 s. Fö.
24. Expropriation för sanering av historiskt eller kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Marcus. 45 s. Ju.
25. Reviderad nationalbudget för år 1962. Marcus. IV + 52 s. Fi.
26. Avgiftsbelagda trafikantläggningar. Idun. 70 s. K.
27. Radions juridiska ansvar. Idun. 131 s. Ju.
28. Skolväsendets centrala ledning. Idun. 403 s. E.
29. Säkerhetsinspektion av motorfordon och släpvagnar. Kihlström. 101 s. K.
30. Arbetstidsreglering för militär personal och civilmilitär. Idun. 82 s. Fö.
31. Stadshypoteks- och bostadskreditinstitutionerna. Norstedt & Söner. 153 s. Fi.
32. Automatisk databehandling. Kihlström. 311 s. Fi.
33. Veterinärmedicinsk forskning och undervisning. Del I. Statens Reproduktionsanstalt. 168 s. Jo.
34. Försvarsmedicinsk forskning i totalförsvaret. Idun. 192 s. E.
35. Svensk trafikpolitik III. Idun. 108 s. K.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1962: 35

Kommunikationsdepartementet



SVENSK TRAFIKPOLITIK

III

PLAN FÖR LASTBILS- OCH TRAKTORTÅGSTRAFIKENS LIBERALISERING

BETÄNKANDE AVGIVET AV

1953 ÅRS TRAFIKUTREDNING

IDUNS TRYCKERIAKTIEBOLAG ESSELTE AB
STOCKHOLM 1962

Innehåll

Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet	7
Inledning. Behovet av en plan för successiv liberalisering av den yrkesmässiga trafiken	
Kap. I. Nödvändigheten av att liberaliseringen sker successivt	9
Kap. II. Behovet av en i detalj utformad och tidsbestämd plan för liberaliseringens genomförande	11
Första delen. Plan för liberalisering av lastbils- och traktortågs- trafiken	
Kap. III. Riktlinjer för omarbetning av yrkestrafikförordningens bestämmelser om godsbefordran med lastbil eller traktortåg	14
A. Gällande bestämmelser av konkurrensbegränsande karaktär.	14
1. Behovs- och lämplighetsprövning för trafiktillstånd	14
2. Lokalområdesbestämmelser vid beställningstrafik för godsbe- fordran	15
3. Transportplikt i yrkesmässig trafik	15
4. Taxeplikt i yrkesmässig trafik för godsbefordran	16
5. Begränsningar av trafiktillstånds giltighetstid.	16
6. Skyldighet till anslutning till trafikutövarorganisation	17
7. Behovs- och lämplighetsprövning för tillstånd till transport- förmedling	18
B. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag	20
1. Beställningstrafik för godsbefordran	21
2. Regelbundna godstransporter i yrkesmässig trafik	22
3. Blandade egen- och yrkestransporter för godsbefordran	24
4. Lämplighetsprövning i samband med trafiktillstånd för gods- befordran eller tillstånd till transportförmedling.	25
5. Undantag från yrkestrafikförordningens bestämmelser	29
Kap. IV. Etapp- och tidsplan för liberaliseringens genomförande	33
A. 1953 års trafikutrednings förslag i betänkandet »Svensk trafik- politik I» rörande den första reformetappen.	33
B. Synpunkter på den första reformetappen i remissyttrandena över betänkandet	33
1. Allmänna synpunkter	33
2. Kooperativ körning	35
3. Skogskörslor med traktortåg	35
4. Skogskörslor med lastbil	36

5. Transporter av fyllnads- och returgods i samband med mjölk-transport.	37
6. Snökörslor	37
7. Renhållningstransporter	38
C. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag	38
1. Den första reformetappen	41
2. Den andra reformetappen	45
3. Den tredje reformetappen	47
Kap. V. Etapp- och tidsplanens synkronisering med reformåtgärderna på järnvägsområdet	48
A. 1953 års trafikutrednings förslag i betänkandet »Svensk trafikpolitik I» rörande reformåtgärder på järnvägsområdet	48
B. I remissyttrandena över betänkandet framlagda synpunkter på behovet av en synkronisering	49
C. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag	50
 Andra delen. Åtgärder på trafiksäkerhetens och arbetarskyddets områden	
Kap. VI. Översyn av vissa materiella trafiksäkerhets- och arbetarskyddsbestämmelser i fråga om yrkesmässig trafik	54
A. Trafikkort för förare av lastbil eller traktortåg	55
1. Gällande bestämmelser.	55
2. Tidigare framlagda förslag avseende frågan om utsträckande av trafik kortsplikten	56
3. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag.	57
B. Besiktning av lastfordon	61
1. Registreringsbesiktning	61
2. Ombesiktning på förekommen anledning	62
3. Godkännande av lastfordon för användning i yrkesmässig trafik	62
4. Periodisk ombesiktning av lastfordon	64
5. Särskild kopplingsbesiktning av släpvagnar.	66
6. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag.	67
C. Förarens arbets- och vilotid	69
1. Gällande författningsbestämmelser	69
2. Gällande kollektivavtals bestämmelser	71
3. Uttalanden av 1960 års riksdag och i betänkandet »Svensk trafikpolitik I» av 1953 års trafikutredning	72
4. Statens trafiksäkerhetsråds i december 1961 framlagda förslag	73
5. Inom Förenta Nationernas Europakommission (ECE) utarbetat förslag till europeisk överenskommelse rörande arbetsförhållandena för besättningen å fordon i internationella landsvägstransporter.	74
6. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag.	75

D. Återkallelse av trafiktillstånd vid användning av otillåtna konkurrensmedel	77
1. Gällande bestämmelser.	77
2. 1953 års trafikutrednings förslag i betänkandet »Svensk trafikpolitik I».	77
3. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag.	78
Kap. VII. Kontroll av trafiksäkerhets- och arbetarskyddsbestämmelsernas efterlevnad	79
A. Polisiär kontroll.	79
1. 1953 års trafikutrednings förslag i betänkandet »Svensk trafikpolitik I».	79
2. I 1962 års statsverksproposition framlagt och av riksdagen godkänt förslag	80
3. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag	80
B. Efterhandskontroll av färdskrivardiagram.	81
1. 1953 års trafikutrednings förslag i betänkandet »Svensk trafikpolitik I»	81
2. I 1962 års statsverksproposition framlagt och av riksdagen godkänt förslag	82
3. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag	83
C. Kontroll genom statens bilinspektion	84
D. Kontroll i form av arbetsinspektion	84
1. Internationella Arbetsorganisationens inlandstransportkommittés i mars 1957 framlagda förslag.	84
2. Uttalanden i remissyttrandena över 1953 års trafikutrednings betänkande »Svensk trafikpolitik I»	88
3. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag	89
Särskilt yttrande av utredningsledamoten Kollberg	90
Reservationer av vissa utredningsledamöter:	
Herrar Asp, Dillén och Sjöberg	92
Herr Odhner	98
<i>Bilaga A.</i> Utkast till sakinnehåll beträffande de delar av en definitivt omarbetad yrkestrafikförordning, som skola reglera yrkesmässig trafik med lastfordon samt transportförmedling.	101
<i>Bilaga B.</i> Översiktlig sammanställning av trafikutredningens majoritets förslag rörande liberaliseringåtgärderna på lastbils- och traktortågstrafikens områden	106
<i>Bilaga C.</i> Översiktlig sammanställning av reservanternas förslag rörande liberaliseringsåtgärderna på lastbils- och traktortågstrafikens områden. . .	108

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet

Med skrivelse den 9 maj 1961 överlämnade 1953 års trafikutredning till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet ett delbetänkande — »Svensk trafikpolitik I» (SOU 1961:23) jämte bilagor »Svensk trafikpolitik II» (SOU 1961:24) — med förslag rörande riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken.

Betänkandet har inom kommunikationsdepartementet varit föremål för remissbehandling. Åtskilliga av de hörda remissinstanserna ha därvid uttalat önskemål om att trafikutredningens utredningsarbete måtte innefatta uppgörandet av en mera konkret utformad och tidsbestämd plan för det trafikpolitiska reformarbetet på landsvägstrafikens område, varförutan svårigheter kunde uppstå att bedöma vissa av de utav utredningen i betänkandet framlagda reformförslagen. Det har också varit utredningens avsikt att under det fortsatta utredningsarbetets gång framlägga en sådan plan med detaljförslag rörande samtliga i densamma ingående etappers utformning.

Då det emellertid för ståndpunktstagandet till bl. a. trafikutredningens i betänkandet framlagda reformförslag rörande järnvägarna och på den lokala yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafikens område ansetts av betydelse att utredningen snarast redovisade sina fortsatta överväganden med avseende å den yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafikens liberalisering i dess helhet, har utredningen till Herr Statsrådet underhand anmält att dess utredningsarbete tillsvidare, med uppskjutande av andra utredningsuppgifter, koncentrerats på denna fråga. Utredningen har därvid funnit de över betänkandet avgivna remissyttrandena ge en god uppfattning om de skilda intressen, som de olika remissinstanserna företräda, och de synpunkter på de trafikpolitiska problemens lösning, som de anlägga. Förnyade kontakter med de skilda intressegrupperna ha vid detta förhållande icke bedömts erforderliga vid det pågående arbetet. Utredningen har sökt att inom ramen för de allmänna trafikpolitiska riktlinjer, som utredningen framlagt i betänkandet och om vilka i stort sett enighet råder, bedriva sitt arbete under hänsynstagande i möjligaste mån till de skilda synpunkter, som kommit till uttryck i remissyttrandena.

Sedan trafikutredningen avgav sitt ovannämnda delbetänkande »Svensk trafikpolitik I», har — utöver av utredningen avgivna remissutlåtanden i ärenden av trafikpolitisk natur — till Herr Statsrådet av utredningens ordförande den 7 mars 1962 överlämnats en inom dess sekretariat upprättad, stencilerad redogörelse för järnvägstrafikens hittillsvarande utveckling.

Utöver i trafikutredningens ovannämnda skrivelse den 9 maj 1961 förtecknade remissärenden ha från Kungl. Maj:t till utredningen överlämnats bl. a.

dels riksdagens skrivelse den 15 november 1960, nr 360, i anledning av väckta motioner om vissa undantag från bestämmelserna angående yrkesmässig automobiltrafik, för utredningens utlåtande rörande möjligheterna att från bestämmelserna i yrkestrafikförordningen undanta transporter av fabrikspotatis (Kungl. Maj:ts remiss den 11 oktober 1961);

dels ock en den 21 januari 1960 dagtecknad skrivelse från Sveriges stärkelseproducenters förening med hemställan att transporter av potatis till potatisstärkelsefabriker (potatismjölfsfabriker) och potatisbrännerier samt av pulpa och drank från dylika anläggningar måtte undantas från tillämpningen av bestämmelserna i yrkestrafikförordningen, för att med i ärendet avgivna utlåtanden tagas i övervägande av utredningen vid avgivandet av det ovanberörda från utredningen genom Kungl. Maj:ts remiss den 11 oktober 1961 infordrade utlåtandet (Kungl. Maj:ts beslut den 9 mars 1962).

Trafikutredningen får härmed, under återopande av vad sålunda anförts, vördsamt överlämna delbetänkande — *Svensk trafikpolitik III* — med förslag till plan för liberalisering av den yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafiken jämte vissa därmed sammanhängande åtgärder på trafiksäkerhetens och arbetarskyddets områden.

I utarbetandet av detta delbetänkande ha deltagit trafikutredningens samtliga ledamöter med undantag av ledamoten N. J. Hörjel, som varit förhindrad delta. Vid betänkandet är fogat ett särskilt yttrande av ledamoten G. N. Kollberg ävensom reservationer av ledamöterna P. E. Asp, B. O. Dillén, E. A. Sjöberg samt C.-E. T. Odhner, vilken sistnämnde av Herr Statsrådet den 29 augusti 1961 förordnats att vara ledamot av utredningen i stället för filosofie doktorn R. A. Meidner, som samma dag på egen begäran entledigats från sitt ledamotskap.

Den ovan angivna remissen den 11 oktober 1961 torde få anses besvarad genom det nu föreliggande delbetänkandet.

Stockholm den 27 juni 1962.

Erik Grafström

Einar Asp
Clas-Erik Odhner

Arne Sjöberg

Björn Dillén
Ragnar Persson

Gustaf Kollberg
Olof Pålsson

Hj. Åselius

INLEDNING

BEHOVET AV EN PLAN FÖR SUCCESSIV LIBERALISERING AV DEN YRKESMÄSSIGA TRAFIKEN

KAPITEL I

Nödvändigheten av att liberaliseringen sker successivt

Trafikutredningen uttalade i sitt betänkande »Svensk trafikpolitik I» (se sid. 143 f) — i det följande benämnt allenast betänkande I — att en omställning av hela transportapparaten på en gång i enlighet med de däri uppdragna trafikpolitiska riktlinjerna ej vore vare sig möjlig eller lämplig, även om tid för förberedelser lämnades. Såväl producent- som konsument- sidan på transportmarknaden måste lämnas tid för anpassning till en sig i lugn takt till överensstämmelse med det eftersträfvade slutmålet förändrande trafiksituation, för att icke störningar i närings- och samhällslivet skulle uppkomma. Det finge vidare icke bortses från att det med hänsyn till det trafikpolitiska problemets stora omfattning i praktiken endast vore möjligt att successivt framlägga detaljförslag för olika ifrågakommande liberaliseringsområden. Vad beträffar nuvarande regleringar på landsvägs- trafikens område inginge ett borttagande i möjligaste mån av desamma i de delar, de verkade konkurrensbegränsande, i det på de uppdragna trafikpolitiska riktlinjerna grundade reformprogrammet. Redan med hänsyn till regleringssystemets omfattning stode det emellertid klart att avvecklingen här måste ske successivt för att icke omställningsstörningar skulle uppträda. Vidare vore en successiv avveckling önskvärd med hänsyn till det förhållandet, att dessa regleringar i stora stycken förhindrat, att verkningarna av järnvägssidans belastningar blivit än mer vittgående än de för närvarande vore, och att denna effekt kunde behöva alltjämt utnyttjas — om ock i förhållandevis snabbt avtagande grad — under den tid, som erfordrades för att resultatet av belastningarnas borttagande skulle hinna utmognat och ge förbättrad balans i konkurrenssituationen. Slutligen torde det vad fjärrtrafiken med lastbil anginge vara för likheten i konkurrensvillkor nödvändigt att borttagandet av nuvarande konkurrensbegränsning skedde i sin huvudsakliga del först i ett läge, då den inom trafikutredningen pågående revisionen av vägtrafikbeskattningen slutförts och varit föremål för statsmakternas prövning.

Det helt övervägande flertalet av de 85 över betänkande I hörda remissinstanserna tillstyrker att en liberalisering av den yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafiken i form av ett borttagande av de konkurrensbegränsande bestämmelserna i princip kommer till stånd. De av dessa remissinstanser, som uttalat sig rörande tillvägagångssättet vid en dylik liberalisering, förorda samtliga att detta borttagande sker successivt i etapper. I denna riktning uttala sig sålunda *riksnämnden (numera överstyrelsen) för ekonomisk försvarsberedskap, kommerskollegium, länsstyrelserna i Jönköpings, Kronobergs, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län, järnvägsstyrelsen, järnvägsrådet, Kooperativa förbundets styrelse, Svenska landskommunernas förbunds styrelse, Svenska järnvägsföreningen, Åkeriföretagarnas centralförening i Stockholm, Svenska järnvägsmanufakturörbundet och Handelsanställdas förbund*. Av de remissinstanser, som i avsaknad av ett fullständigt eller omarbetat handlingsprogram icke tillstyrkt i betänkandet framlagda förslag överhuvudtaget eller tillstyrkt desamma endast i vissa delar, framhålla *motororganisationerna* — under vilken beteckning här och i det följande sammanförts Kungl. automobilklubben, Motorbranschens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet och Svenska vägföreningen, vilka alla avgett gemensamt yttrande — att en omorientering komme att medföra betydande omställningssvårigheter under relativt lång tid. *Landsorganisationen i Sverige* utgår jämväl från att handlingsprogrammet måste genomföras i etapper sedan detsamma omarbetats.

Det står sålunda klart för trafikutredningen liksom för samtliga de remissinstanser, som uttalat sig i frågan, att en liberalisering av den yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafiken av skilda skäl måste äga rum successivt. De skäl, som i betänkande I anförts till stöd för denna uppfattning, ha i stort sett accepterats av remissinstanserna. Till dessa skäl torde emellertid böra läggas ännu ett, nämligen att de med en liberalisering förknippade kraven på ökad trafiksäkerhet och ökat arbetarskydd endast kunna tillgodoses genom ett successivt genomförande av den härav föranledda trafiksäkerhets- och arbetarskyddslagstiftningen och en likaså successiv utbyggnad av den erforderliga kontrollorganisationen på området.

KAPITEL II

Behovet av en i detalj utformad och tidsbestämd plan för liberaliseringens genomförande

I betänkande I (se sid. 144 ff) skisserades ett handlingsprogram med tre liberaliseringsetapper, av vilka de i den första reformetappen ingående trafikpolitiska åtgärderna mera utförligt behandlades.

Behovet av en i detalj utformad plan för liberaliseringen av den yrkesmässiga trafiken i dess helhet understrykes av ett flertal utav de över betänkandet hörda remissinstanserna. *Kommerskollegium, länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Skaraborgs, Kopparbergs, Gävleborgs och Västernorrlands län, statens biltrafiknämnd, Skogsbrukets motortransportkommitté, motororganisationerna, Svenska lokaltrafikföreningen och Svenska transportarbetareförbundet* ge alla — på olika sätt — uttryck för uppfattningen, att det för en bedömning av hur de svårbemästrade problemen med en avveckling av det nuvarande regleringssystemet lämpligen borde lösas på längre sikt hade varit önskvärt, att trafikutredningen redan i betänkande I kunnat närmare ange sin ståndpunkt i samtliga aktuella frågor och därvid framlagt ett tidsprogram för genomförandet av reformerna. I avsaknad härav finna dessa remissinstanser det svårt att ta ställning till utredningens förslag. Även *riksnämnden (överstyrelsen) för ekonomisk försvarsberedskap, näringsfrihetsrådet, länsstyrelserna i Uppsala, Södermanlands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Västmanlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, järnvägsrådet och Åkeriföretagarnas centralförening i Stockholm* anse att det för att bedöma verkningarna av den föreslagna liberaliseringen varit önskvärt med ett närmare angivande av det kommande reformarbetet. *Näringsorganisationerna* — under vilken beteckning här och i det följande innefattas Sveriges grossistförbund, Sveriges hantverks- och industriorganisation, Sveriges industriförbund, Sveriges köpmannaförbund och Sveriges lantbruksförbund — och *Svenska mejeriernas riksförening u. p. a.* finna att det för att acceptera liberaliseringen på järnvägsområdet bör uppställas såsom villkor att en konkret plan för omarbetning av yrkestrafikförordningen och eventuellt övriga ifrågakommande liberaliseringsåtgärder framlägges för riksdagen samtidigt med att järnvägsfrågorna redovisas. *Landsorganisationen i Sverige* finner det ogörligt att genomföra mera genomgripande och allmänt verkande liberaliseringar inom trafikområdet innan beskattningsförhållandena och subventionsförhållandena reglerats.

Trafikutredningen har i betänkande I (sid. 19) angett de skäl som medfört att det för utredningen icke varit — eller är — praktiskt möjligt att på en gång framlägga ett enda, inom alla delar av trafiksektorn aktuellt detaljförslag. Såsom en följd härav nödgades utredningen i betänkandet begränsa sig — förutom till uppdragandet av de allmänna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken — till att allenast framlägga konkreta och mera kompletta förslag på järnvägsområdet, kombinerade med vissa reformförslag av begränsad räckvidd på landsvägssidan. Utredningens avsikt var därvid att i ett kommande betänkande ta upp hela frågan om landsvägstrafikens reglering och yrkestrafikförordningens omarbetning. Vissa delar därav, särskilt omläggningen av politiken med avseende å lastbilstrafiken, ha givetvis ett nära samband med omläggningen av järnvägspolitiken.

Ehuru ett flertal remissinstanser tillstyrker eller i varje fall ej motsätter sig ett genomförande helt eller delvis av de i den första reformetappen av trafikutredningen föreslagna liberaliseringsåtgärderna på landsvägstrafikens område — vad den lokala lastbils- och traktortågstrafiken beträffar dock under avstyrkande av liberaliseringens temporära begränsning till rent lokala transporter samt av den provisoriska traktorskatten — är det också från deras sida ett allmänt önskemål att en konkret och tidsbestämd plan för de följande reformetappernas liberaliseringsåtgärder framläggas.

Önskemålen rörande planens omfattning variera. I vissa fall önskar man att ett konkret handlingsprogram för hela transportväsendet skall utarbetas, medan i andra fall önskemålet är begränsat till en plan för omarbetning av yrkestrafikförordningen. Det är här att märka att trafikutredningens förslag till åtgärder på järnvägsområdet av nästan samtliga remissinstanser anses vara fullständigt och genomarbetat, och fråga synes här närmast bli — såsom i kap. V närmare avhandlas — om en synkronisering av liberaliseringsåtgärderna på järnvägssidan med dylika åtgärder inom övriga trafikgrenar, enkannerligen landsvägstrafiken.

Behovet av en konkret plan för liberaliseringspolitiken måste — vid beaktande av de praktiska svårigheterna att på en gång framlägga ett enda, inom alla delar av trafiksektorn aktuellt detaljförslag — för att kunna snabbt tillgodoses medföra en begränsning av planens omfattning. Det kunde då ligga närmast till hands att i första hand begränsa planen till att avse landtransportmedlen, för vilket fall densamma skulle komma att innefatta *dels* en plan för omarbetning av yrkestrafikförordningen enligt de föreslagna och i allt väsentligt accepterade nya allmänna trafikpolitiska riktlinjerna, *dels* en med liberaliseringsåtgärderna på järnvägsområdet synkroniserad etappplan för det fullständiga genomförandet av den omarbetade förordningens bestämmelser. Givetvis kan mot en sådan begränsad målsättning för det nu aktuella planlägningsarbetet invändas, att den icke tar hänsyn till den inrikes sjöfartens och luftfartens med regleringen av

landtransportmedlens arbetsbetingelser involverade konkurrensförhållanden. Det är emellertid att märka, att sjöfarten redan åtnjuter en av regleringar obunden konkurrensfrihet och att en fördröjning av genomförandet av principen om konkurrens på lika villkor inom den inrikes luftfarten närmast är till landtransportmedlens nackdel och sålunda icke bör stå hindrande i vägen för en liberalisering på landtransportmedlens område samt i varje fall icke behöver påverka de riktlinjer, efter vilka yrkestrafikförordningen befinnes böra omarbetas.

Men även om planläggningsarbetet i första hand begränsades på sätt ovan angetts måste det likväl bli omfattande och tidskrävande. Behovet av de konkurrensbegränsande regleringarnas borttagande ger sig — såsom ett flertal remissinstanser framhållit — främst tillkänna i fråga om lastbils- och traktortågstrafiken, medan när det gäller busstrafiken och måhända också drosktrafiken frågan närmast blir om de former, i vilka det nuvarande koncessionsskyddet bör bibehållas för att tillgodose kravet på tillfredsställande transportförsörjning. För att tillgodose behovet av att en konkret plan snarast möjligt framlägges, har det därför synts av praktiska skäl vara lämpligt att i en första omgång ytterligare begränsa planen till att avse liberaliseringen av lastbils- och traktortågstrafiken. Vissa gränsproblem uppkomma givetvis även vid en sådan begränsning, såsom frågan om regleringen av med busstrafik konkurrerande linjetrafik med lastbil. Likväl har utformandet av en på dylikt sätt begränsad plan — såsom en utredningsuppgift i första hand, så snart sig göra låter åtföljd av en plan också beträffande personbefordran på landsväg — synts vara det mest praktiska och av behovet mest påkallade tillvägagångssättet, och trafikutredningen framlägger därför i det följande en *plan för liberalisering av den yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafiken*.

FÖRSTA DELEN

PLAN FÖR LIBERALISERING AV LASTBILS- OCH TRAKTORTÅGSTRAFIKEN

KAPITEL III

Riktlinjer för omarbetning av yrkestrafikförordningens bestämmelser om godsbefordran med lastbil eller traktortåg

A. Gällande bestämmelser av konkurrensbegränsande karaktär

1. Behovs- och lämplighetsprövning för trafiktillstånd

Enligt 5 § första stycket gällande yrkestrafikförordning¹ får yrkesmässig trafik bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd (trafiktillstånd). När det gäller godsbefordran, skall jämlikt *andra stycket samma* § trafiktillståndet innefatta föreskrift om det antal automobiler (lastbilar och traktortåg) och släpfordon till lastbil, varmed trafiken får bedrivas, samt om den största last, som får befordras med varje automobil eller släpfordon.

Om principerna för meddelande av trafiktillstånd stadgas i 12 § *samma förordning* följande:

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

Trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkande omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökans ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan. Avser ansökan tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med annan redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik, skall, därest tillstånd anses böra meddelas och förhållandena icke till annat föranleda, tillståndet lämnas utövaren av dylik trafik, därest denne ansökt därom och befinnes lämplig.

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som provas nödiga. Tillstånd till beställningstrafik må dock meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill äro. Därest förhållandena därtill föranleda, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Beträffande linje-

¹ SFS 1940: 910.

trafik skall, såvida ej särskilda omständigheter till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka. Tillstånd till linjetrafik bör i erforderlig utsträckning upptaga föreskrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande.»

Vid meddelande av tillstånd till beställningstrafik skall, enligt 13 § första stycket gällande yrkestrafikförordning, bestämmas ort, å vilken automobil, som brukas i trafiken, skall vara stationerad (stationsort). I fråga om beställningstrafik för godsbefordran skall tillika anges lokalområde för trafiken. Lokalområde skall utgöras av län eller sammanhängande delar av ett eller flera län.

2. Lokalområdesbestämmelser vid beställningstrafik för godsbefordran

I 22 § gällande yrkestrafikförordning stadgas bl. a.:

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

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

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

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

Länsstyrelse må ock, när skäl därtill äro, förordna, att sådan inskränkning även skall tillämpas inom annat samhälle än stad eller beträffande visst område inom länet.»

3. Transportplikt i yrkesmässig trafik

I 23 § 1 mom. gällande yrkestrafikförordning stadgas:

»Innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik är skyldig att mot ersättning enligt fastställd taxa samt under de villkor och enligt de bestämmelser i övrigt, som innehållas i denna förordning eller med stöd av densam-

ma meddelats, ombesörja befordran av personer eller gods under förutsättning,

- a) att befordringen icke är enligt gällande författningar förbjuden,
- b) att befordringen kan ske med fordon, som trafikutövaren erhållit tillstånd att använda i yrkesmässig trafik,
- c) att befordringen i övrigt icke må anses utesluten till följd av förhållande, som tillståndshavaren ej föranlett eller förmått avvärja,
- d) att i beställningstrafik för godsbefordran avgift erlägges av en eller flera beställare för hel automobillast, såvitt ej den tillståndsgivande myndigheten annat föreskrivit,
- e) att eljest giltigt skäl för vägran ej är för handen.

Myndighet, som meddelar trafiktillstånd, äger att i samband därmed närmare angiva befodringspliktens omfattning, och, där så av särskilda omständigheter påkallas, helt eller delvis medgiva befrielse från ovan stadgad körskyldighet.

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

4. Taxeplikt i yrkesmässig trafik för godsbefordran

Enligt 29 § *gällande yrkestrafikförordning* skall trafikutövare vara underkastad de bestämmelser om taxa, som fastställas av trafiktillståndsmyndigheten. Taxan skall ange de avgifter, som trafikutövaren äger rätt att kräva för godsbefordran (maximiavgifter). Då särskilda förhållanden föranleda därtill, kan trafiktillståndsmyndigheten dock i stället för maximiavgifter fastställa fasta avgifter för godsbefordran i linjetrafik.

5. Begränsningar av trafiktillstånds giltighetstid

Enligt 17 § 1 mom. *gällande yrkestrafikförordning* skall trafiktillstånd, som icke, på sätt i 12 § samma förordning sägs, begränsats till viss kortare tid (jfr sid. 14), gälla tillsvidare, såvitt ej särskilda omständigheter föranleda till annat.

Om trafikutövaren avlider eller försättes i konkurs, får rörelsen jämlikt 2 mom. samma § utan särskilt tillstånd fortsättas med lämplig föreståndare för dödsboets eller konkursboets räkning högst ett år från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet.

I 18 § *gällande yrkestrafikförordning* stadgas vidare:

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

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

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

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

19 § gällande yrkestrafikförrordning reglerar frågorna om återkallelse av trafiktillstånd. Återkallelse kan bl. a. ske när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer.

6. Skyldighet till anslutning till trafikutövarorganisation

I 24 § gällande yrkestrafikförrordning stadgas:

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

I dylik förening må inträde icke förvägras utövare av sådan trafik, vars främjande ingår i föreningens uppgift.»

Angående tillämpningen av bestämmelsen om dylik anslutningsskyldighet anförde föredragande departementschefen i propositionen 1940:115 bl. a. följande.

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

ningen, och den uppsikt, som myndigheten har att ägna föreningens verksamhet, torde böra avse bland annat att kontrollera samma förhållande.

7. Behovs- och lämplighetsprövning för tillstånd till transportförmedling

Bestämmelserna om transportförmedling återfinnas i 33 § gällande yrkes-*trafikförordning*, som har följande lydelse:

»1 mom. Rörelse, varigenom någon yrkesmässigt åt allmänheten ombesörjer hopsamlande eller mottagande av gods till en eller flera upplagsplatser för transport med automobil eller förmedling av anbud om utförande av godstransporter med automobil eller om tillhandahållande av gods för sådan transport, benämnes, därest genom dylik rörelse förmedlas regelbundna transporter mellan vissa orter, i denna förordning *transportförmedling*. Transportförmedling må, med undantag som nedan under 2 mom. angivas, drivas endast efter tillstånd av biltrafiknämnden.

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

2 mom. Skyldighet att söka sådant tillstånd, som i 1 mom. avses, skall icke föreligga beträffande

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

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

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

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

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

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

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

Tillstånd skall ställas å viss fysisk eller juridisk person. I samband med meddelande av tillstånd skola angivas de orter, mellan vilka regelbundna transporter må äga rum, samt meddelas de villkor och bestämmelser i övrigt, som prövas nödiga.

Vad i 14 §, 15 §, 23 § 2 mom. och 29 § är stadgat i fråga om linjetrafik ävensom vad i 16 §, 17 §, 18 § 1 mom. samt 19 och 31 §§ är föreskrivet skall äga motsvarande tillämpning å transportförmedling.»

Hänvisningarna i 4 mom. sista stycket innebära bl. a., att turlista bör fastställas för transportförmedlingsverksamheten och att verksamheten skall vara underkastad de taxebestämmelser, som meddelas av tillståndsmyndigheten, därvid i stället för maximavgifter fasta avgifter må fastställas.

Bestämmelserna om tillståndstvång för transportförmedling ha i första hand tillkommit i syfte att i princip bringa all sådan rörelse som — vid sidan av den genom aktiva trafikutövare bedrivna yrkesmässiga lastbilstrafiken — utövas av företag, som förmedla och organisera transportlägenheter åt trafik kunder, in under tillämpning av regler utav samma art, som gälla för lastbils linjetrafiken. Sålunda anförde 1936 års trafikutredning i sitt betänkande (SOU 1938: 59 sid. 327), vilket ligger till grund för den gällande yrkestrafikförordningen, på denna punkt bl. a. följande.

Enligt trafikutredningens mening kan viss reglering av transportförmedlingen icke undvaras. Med den utformning, linjetrafikbegreppet erhållit, torde det i varje fall vara nödvändigt att kräva tillstånd för rätten att organisera regelbundna transporter. Linjetrafikbegreppet tar sikte på den enskilde trafikutövaren. Om denne bedriver trafik mellan två orter med viss regelbundenhet, måste han äga tillstånd till linjetrafik. Ur det allmännas synpunkt är det givetvis den regelbundna trafiken som sådan, som måste bli föremål för intresse i första hand.

Från denna utgångspunkt synes det uppenbart, att den transportförmedling, som resulterar i regelbundna transporter, icke kan lämnas obeaktad. Därest ett beställningskontor för fullgörandet av sina uppdrag anlitar endast ett fåtal trafikutövare, torde dessa i åtskilliga fall komma att verkställa transporter mellan två orter i sådan utsträckning, att deras trafik faller under linjetrafikbegreppet. Men om beställningskontoret anlitar ett större antal trafikutövare, kan den situationen uppkomma, att, ehuru beställningskontoret i verkligheten organiserar en regelbunden trafik mellan två platser, ingen av trafikutövarna i sin verksamhet når upp till den grad av regelbundenhet, som förordningen kräver för att linjetrafik skall anses föreligga.

Beställningskontoret erhåller sålunda genom att fördela körningarna på ett större eller mindre antal trafikutövare möjlighet att i viss mån disponera över linjetrafikbegreppet. Då organiserandet av beställningskontor från trafikutövarnas sida och även från annat håll bedrivs i rask takt och transporterna i ökad utsträckning komma att förmedlas över dessa kontor, kan det befaras att, därest

transportförmedlingen icke i erforderlig utsträckning koncessioneras, den regelbundna trafiken mellan olika platser kan komma att i ej obetydlig omfattning undandragas den särskilda kontroll, man velat vinna genom föreskrifterna om linjetrafiken.

Enligt 1936 års trafikutrednings mening (se SOU 1938:59 sid. 131 ff) borde körning efter anvisning av transportförmedlingsföretag betraktas såsom körning för den eller de personer, som beställt transporten, och trafiken — om den bedreves regelbundet — hänföras till linjetrafik. Utredningen anförde härom:

Därest innehavare av transportförmedling för körningarna anlitar ett relativt litet antal trafikutövare, torde situationen många gånger bli den, att den enskilde trafikutövaren kommer att verkställa transporter åt transportförmedlingen i en sådan utsträckning, att hans verksamhet faller under linjetrafikbegreppet. Då man emellertid redan vid meddelandet av tillståndet till transportförmedlingen beaktat behovet och lämpligheten av den regelbundna körningen, torde i dylika fall trafikutövare i erforderlig utsträckning ej böra förvägras linjetrafiktillstånd, vilka i allmänhet torde kunna begränsas till att avse körningar enbart åt transportförmedlingen. Trafikutredningen har övervägt lämpligheten att undantaga dylika körningar åt koncessionerad transportförmedling från bestämmelserna om linjetrafik men har icke ansett sig kunna förorda en sådan lösning.

Statens biltrafiknämnd har emellertid i sin tillståndsgivande verksamhet funnit, att trafikutövare, som utför regelbundna transporter för transportförmedlingsföretags räkning, icke härigenom kan anses bedriva linjetrafik. Till stöd för nämndens uppfattning härvidlag har åberopats dels den omständigheten, att bestämmanderätten i fråga om de för transportförmedlingsverksamheten använda bilarnas utnyttjande otvivelaktigt tillkomme en enda beställare, nämligen transportförmedlingsföretaget, dels ett av Kungl. Maj:t i resolution den 22 juni 1950 i besvärsmål gjort uttalande av innehåll, att tillstånd till transportförmedling innebure, att transportförmedlingsföretaget kunde, under iakttagande av i tillståndet meddelade bestämmelser, för en trafik, som till sin effekt vore att likställa med linjetrafik, ta i anspråk alla sådana inom trafikområdet befintliga, för användning i beställningstrafik godkända bilar, vilkas innehavare vore villiga och lagligen oförhindrade att ställa bilar till förfogande.

B. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag

Den av trafikutredningen förordade trafikpolitiken i fråga om landsvägs- trafiken syftar till ett borttagande i möjligaste mån av de konkurrensbegränsande regleringarna på den yrkesmässiga trafikens område. Behovs- prövningen vid meddelande av trafiktillstånd för godsbefordran med lastbil eller traktortåg eller tillstånd till transportförmedling bör sålunda slopas. Medan det enligt den gällande yrkestrafikförordningen ankommer på till-

ståndsmyndigheten att bedöma trafikens behövlighet, skulle det i den definitiva omarbetade förordningen ankomma uteslutande på sökanden att själv bedöma denna fråga. Likaså böra övriga regleringsbestämmelser, som begränsa konkurrensen, avskaffas. Regleringsföreskrifter, som finnas erforderliga ur ordnings-, trafiksäkerhets- eller arbetarskyddssynpunkt, böra däremot alltfjämt finnas.

1. Beställningstrafik för godsbefordran

Rätten att etablera eller utvidga åkerirörelse för beställningstrafik med lastbil synes sålunda i en definitivt omarbetad yrkestrafikförordning icke böra bindas vid något slag av behovsprövning, vare sig den tilltänkta trafiken avser fjärrtrafik, lokaltrafik eller en kombination av dessa båda trafikslag. Bilantal och bilstorlek skulle i konsekvens härmed helt överlämnas åt trafikutövaren själv att bestämma. Vidare äro lokalområdesbestämmelser (med föreskrift om stationsort), transportplikt och taxeplikt oförenliga med en effektiv konkurrens och böra därför borttas.

Mot ett borttagande av taxeplikten i beställningstrafik för godsbefordran skulle visserligen kunna anföras, att de nuvarande lastbilscentralerna de facto kunna fungera såsom upprätthållare av kartellartad prisbildning i de fall, där samtliga trafikutövare äro anslutna till sådan central och anbudsgivningen, resp. ordermottagningen sker uteslutande genom centralen. När det gäller ren lokaltrafik, finnes i många fall icke något konkurrerande transportalternativ inom den allmänna trafiktjänsten. En utveckling mot monopolistisk prissättning torde dock alltid motverkas *dels* genom den statliga övervakningen av pris- och konkurrensförhållandena inom näringslivet i dess helhet, *dels ock* — i synnerhet då det här gäller ett område som i så hög grad skulle stå öppet för många små företagsenheter som en fri yrkesmässig lastbilstrafik — genom tillkomsten av nya och utav kartellprisbildningen obundna företag. En prisreglering torde därför icke få anses mer behövlig på detta än inom andra områden av ett i effektiv konkurrens arbetande näringsliv.

Anledning att begränsa giltighetstiden för trafiktillstånd synes vid behovsprövningens borttagande icke föreligga. Dödsbo eller konkursbo bör i händelse av trafikutövarens dödsfall, resp. konkurs få fortsätta rörelsen utan tidsbegränsning, konkursbo dock endast i enlighet med nu gällande bestämmelser (jfr sid. 16), därest de synpunkter som i det följande anläggas på trafikutövarens ekonomiska lämplighet skulle föranleda därtill. Överlåtelse av trafiktillstånd bör vidare fritt kunna äga rum utan annan prövning än av den nytillträdande trafikutövarens lämplighet. Inlösensskyldighet med avseende å av dödsbo innehavda fordon (se sid. 17) bör icke ifrågakomma. Möjlighet till återkallelse av trafiktillstånd av annan anledning än brister i trafikutövarens lämplighet torde ej heller böra stadgas. Slutligen bör den i 24 § gällande yrkestrafikförordning stadgade möjligheten

för tillståndsmyndigheten att föreskriva anslutning till lastbilscentral eller liknande organisation borttas ur förordningen.

2. Regelbundna godstransporter i yrkesmässig trafik

Rätten att bedriva regelbunden trafik med lastbil på viss vägsträcka eller mellan vissa orter för transportförmedlingsföretag eller i linjetrafik bör ej heller inskränkas genom konkurrensbegränsande prövning. Undantag härvidlag skulle möjligen kunna ifrågasättas för det fall, då den ifrågakomna regelbundna trafiken påverkar möjligheterna att upprätthålla sådan redan etablerad järnvägs- eller busslinjetrafik, som erfordras för att bereda en tillfredsställande transportförsörjning. Närmast skulle ur nämnda synpunkt vissa motiv kunna anföras för ett konkurrensskydd för samhällsnödvändig underskottstrafik. För närvarande utgå vissa statliga driftbidrag för upprätthållande av dylik trafik på trafiksvaga järnvägslinjer samt privatägda buss- och personbilslinjer inom trafiksvaga områden på landsbygden.

Vad de trafiksvaga järnvägslinjerna beträffar utgjorde dessa år 1960 ca 46 procent av statens järnvägars totala linjelängd (se betänkande I sid. 173), medan antalet lastade godsvagnaxelkm å dessa trafiksvaga linjer uppgick till endast ca 4 procent av motsvarande totalsiffra för hela statsbanenätet, exkl. malmtrafiken på malmbanan i norr. Godstrafikintäkterna på de trafiksvaga järnvägslinjerna kunna uppskattas till 20 å 30 milj. kr. för år 1960. I vilken utsträckning trafiken på de trafiksvaga järnvägslinjerna för framtiden måste upprätthållas av hänsyn till kravet på tillfredsställande transportförsörjning är, innan det av trafikutredningen framlagda programmet för nedlägningsundersökningar genomförts, icke möjligt att fastställa; sannolikt kommer det dock att visa sig att en betydande del av den ifrågavarande järnvägstrafiken kan nedläggas och ersättas med landsvägstrafik.

För de 288 privata busstrafikföretag, vilka år 1961 sökte driftbidrag, uppgingo år 1960 intäkterna av godsbefordran i linjetrafik uppskattningsvis till ca 7,5 milj. kr., motsvarande ca 20 procent av företagets totala linjetrafikintäkter eller ca 18 procent av företagets totala trafikintäkter (linje- och beställningstrafik). För vissa privata busstrafikföretag äro dock godstrafikintäkterna av väsentligt större betydelse än dessa genomsnittliga procenttal ge vid handen; i en del fall uppgå sålunda intäkterna av godsbefordran i linjetrafik till 30 å 40 procent av de totala trafikintäkterna. Vidare äro vissa av statliga trafikföretag (SJ Biltrafik, postverket, GDG Biltrafik AB) trafikerade busslinjer av underskottskaraktär. För att i någon mån belysa godstrafikens omfattning på dessa linjer må nämnas, att i SJ Biltrafiks hela rörelse, alltså inklusive stads- och förortstrafik, intäkterna av godsbefordran i linjetrafik år 1960 uppgingo till 7,2 milj. kr. eller 8,8 procent av de totala linjetrafikintäkterna.

Totalt sett är — såsom framgår av det ovan anförda — den järnvägs- och

busslinjetrafik i trafiksvaga områden, som vid obeskuren rätt till nyetablering av regelbunden godsbefordran i yrkesmässig trafik skulle kunna bli utsatt för konkurrens, av tämligen begränsad storlek. I praktiken skulle konkurrensen sannolikt i många fall utebli till följd av att det på de olika linjerna ofta rör sig om ett så pass klen trafikunderlag, att det icke torde i större utsträckning attrahera nya trafikutövare. Den redan etablerade reguljära trafiken har dessutom viss möjlighet att möta eventuell konkurrens med en härefter anpassad taxesättning. Det kan å andra sidan icke uteslutas, att en helt fri konkurrens på sina håll kan komma att öka behovet av driftbidrag för upprätthållande av samhällsnödvändig underskotts- trafik för personbefordran.

Vid vägandet av skälen för och emot ett bibehållande av en konkurrensbegränsande reglering på förevarande område har trafikutredningen funnit problemet vara icke oväsentligt men i realiteten dock av så pass begränsad räckvidd, att tillräckliga skäl för en särskild reglering — vilken vid fri etableringsrätt i övrigt på den yrkesmässiga lastbilstrafikens område skulle möta vissa praktiska svårigheter — icke föreligga.

Tillstånd att etablera lastbilslinjetrafik eller transportförmedling bör sålunda enligt trafikutredningens uppfattning undantagslöst meddelas utan behovsprövning. Med hänsyn till den prövning av trafikföretagarens lämplighet, som enligt vad i det följande utvecklas i princip bör förekomma vid etablerandet av yrkesmässig trafik eller transportförmedling, samt till eventuella samordningsbehov på den reguljära trafikens område bör å andra sidan — såsom tidigare antytts — ett tillståndsförfarande bibehållas. Tillstånd till lastbilslinjetrafik eller transportförmedling bör sålunda i erforderlig utsträckning uppta föreskrift om skyldighet att driva trafikteknisk samtrafik med nu eller i framtiden anslutande järnvägs-, busslinje-, lastbilslinje-, flyglinje- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande (jfr 12 § sista stycket sista punkten gällande yrkestrafikförordning).

Ur ordnings- och trafiksäkerhetssynpunkt torde det vidare vara önskvärt, att det såsom villkor för rätten att utöva lastbilslinjetrafik eller transportförmedling föreskrives, att trafiken skall äga rum enligt en av trafik- tillståndsmyndigheten ur nämnda synpunkt godkänd turlista.

Det kunde möjligen diskuteras, huruvida ur ordningssynpunkt föreligger behov av föreskrift, att trafiken skall äga rum mot på förhand av linjetrafikutövaren, resp. transportförmedlingsföretaget offentliggjorda avgifter, vilka dock skulle bestämmas av företagaren själv och icke borde hindra ingåendet av separata fraktavtal med befraktarna. Något dylikt behov synes emellertid icke föreligga med hänsyn till att det klart ligger i trafikföretagets eget intresse att offentlighålla sin taxa. Vid borttagandet av taxeplikten föreligger ej heller anledning till föreskrivande av transportplikt. Det må i detta sammanhang erinras om att trafikutredningen i betänkande I

(sid. 113 f) föreslagit transportpliktens slopande på statens järnvägars affärsbanenät.

Vad i föregående avsnitt anförts rörande slopande av bestämmelserna i gällande yrkestrafikförordning om fastställande av bilantal och bilstorlek, begränsning i vissa fall av trafiktillstånds giltighetstid, överlåtelse och återkallelse av trafiktillstånd samt anslutningsskyldighet till trafikutövarorganisation gäller också de regelbundna godstransporterna med lastbil eller traktortåg.

Den trafik, som ovan ur ordnings- och trafiksäkerhetssynpunkt avsetts bli reglerad, kännetecknas uteslutande av det förhållandet, att mellan vissa orter eller utmed viss vägsträcka regelbundet förekommer en organiserad yrkesmässig lastbilstrafik, som står till allmänhetens förfogande och som med avseende å sin turlista är på förhand känd av befraktarna. De i gällande yrkestrafikförordning angivna definitionerna av begreppen »linjetrafik» och »transportförmedling» synas täcka denna trafik och torde i den omarbetade förordningen kunna i sak bibehållas. De i 33 § 2 mom. gällande yrkestrafikförordning angivna undantagen från skyldigheten att inneha tillstånd till transportförmedling torde också kunna bibehållas med det tillägget, att tillståndstvång ej heller bör föreligga beträffande transportförmedling i transportrelationer, där transportförmedlaren utnyttjar uteslutande fordon i buss- eller lastbilslinjetrafik. I sistnämnda fall äro ju de ordnings- och trafiksäkerhetsintressen, som föreligga, tillgodosedda genom de för linjetrafiken gällande föreskrifterna.

3. Blandade egen- och yrkestransporter för godsbefordran

Trafikutredningen har i betänkande I (sid. 90, 104 och 150 f) något berört frågan om frigivande av blandade egen- och yrkestransporter. Rent principiellt bör vid en tillämpning av den effektiva konkurrensens idé även på detta område den konkurrensbegränsande regleringen slopas. Tveksamhet kan emellertid såsom utredningen anført råda, huruvida en kostnadsintegration med bilägarers övriga affärsverksamhet kan undvikas. Om så icke kan ske, skulle den yrkesmässiga delen av trafiken kunna tänkas, åtminstone temporärt, bli utförd till avgifter, vilka ligga under den samhällsekonomiska mindrekostnadsnivån för trafikprestationen ifråga.

I remissyttrande över betänkandet anför *statens pris- och kartellnämnd*, att det icke vore uteslutet att verkan av firmabilarnas fria konkurrens med yrkestrafiken kunde bli besvärande för den senare. Företag, som med hänsyn till sina speciella krav på transportservice hade behov av egna bilar, hade icke tvekat att dra på sig härav följande kostnader, som i vissa fall kunde tänkas vara förhållandevis höga. Dylika företag förfogade med all sannolikhet över en icke oväsentlig outnyttjad transportkapacitet, vilken de kunde komma att ställa till andra trafikanter förfogande. Det skulle också kunna

tänkas, att de i sådana fall kunde vara beredda att utöver särkostnaderna för ifrågavarande transportuppgifter nöja sig med en förhållandevis låg ersättning för sina tjänster. Liknande konkurrensproblem torde förekomma även inom andra näringsområden, där specialinriktade företag arbetade sida vid sida med företag med mera blandade arbetsuppgifter, utan att detta föranlett några särskilda bestämmelser i konkurrenslagstiftningen. Med avseende å verkningarna på den samhällsekonomiska effektiviteten funnes det för övrigt i det här aktuella fallet anledning förmoda att de samhällsekonomiska merkostnaderna för en insats inom den yrkesmässiga trafiken av partiellt outnyttjade firmabilar måste vara förhållandevis låga. *Näringsorganisationerna* hävda i sitt remissyttrande, att konkurrensen inom näringslivet vore så effektiv, att den befarade kostnadsöverflyttningen icke vore möjlig annat än högst temporärt. Något särskilt korrektiv däremot behövdes icke.

Besvarandet av det föreliggande spørsmålet synes bli beroende av huruvida man anser sannolikt eller ej, att ett frigivande av de blandade transporterna skulle leda till en oekonomisk trafikuppdelning — eller, sett i större samhällsekonomiskt sammanhang, till en felaktig användning av samhällets produktionsresurser. På längre sikt synes detta icke vara att befara annat än såsom sporadiskt uppträdande fenomen. Otvivelaktigt förhåller det sig också så, att man här har tillgång till outnyttjad transportkapacitet med låga marginella kostnader. Den samhällsekonomiska vinsten av denna kapacitets utnyttjande synes uppväga eventuella temporära olägenheter av en kostnadsöverflyttning, om vilken man för övrigt ej vet huruvida den kommer till stånd.

Angivna förhållanden tala för att liberaliseringen också bör omfatta yrkesmässig beställningstrafik, som utföres med firmabilar, och att tillstånd härtill medges under samma förutsättningar, som uppställts för beställningstrafik för godsbefordran i åkerirörelse. Vanlig lämplighetsprövning bör sålunda förekomma, däremot ej behovsprövning eller föreskrivande av lokalområdesbestämmelser, transportplikt eller taxeplikt.

4. Lämplighetsprövning i samband med trafiktillstånd för godsbefordran eller tillstånd till transportförmedling

Enligt 12 § första stycket gällande yrkestrafikförordning måste yrkesmässig trafik för att få etableras prövas lämplig. I andra stycket samma § stadgas, att trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt övriga på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utöware av yrkesmässig trafik (jfr sid. 14). Liknande bestämmelser gälla i fråga om transportförmedling (jfr sid. 19). Den för närvarande föreskrivna lämplighetsprövningen avser sålunda dels den ifrågasatta trafiken såsom sådan, dels sökandens individuella förhållanden.

Vad beträffar frågan om *trafikens lämplighet*, har hittills prövningen härav influerats av dels med behovssynpunkterna mer eller mindre sammanhängande samhällsekonomiska synpunkter, dels synpunkter på sättet för trafikens anordnande. Sålunda ha i praxis t. ex. skolbarnstransporter i vissa fall ansetts böra förbehållas ordinarie utövare av yrkesmässig trafik för personbefordran med hänsyn till angelägenheten att bibehålla förutsättningarna för upprätthållande av allmän trafiktjänst på landsbygden. Likaså ha traktortågstransporter för allmän beställningstrafik i ett flertal fall ej ansetts lämpliga, bl. a. med hänsyn till att traktortågen ej varit underkastade fordonsbeskattning. I och med behovsprövningens borttagande få emellertid i vad gäller godstrafiken av tillståndsmyndighet anlagda behovs- och därmed beslätade trafikekonomiska synpunkter ej längre inverka på frågan huruvida trafiken lämpligen bör komma till stand. Ur samhällsekonomiska synpunkter föreligga vid ett system med effektiv konkurrens på transportmarknaden icke skäl bibehålla en prövning av trafikens lämplighet.

Såsom nyss nämnts ha emellertid också synpunkter på sättet för ifrågasatt yrkesmässig trafiks anordnande ansetts motivera en prövning av trafikens lämplighet. Såsom exempel på hittills förekommen prövning ur dessa synpunkter kunna nämnas *dels* de nyss berörda fall, där sökanden avsett att insätta traktortåg i allmän yrkesmässig trafik, vilket i regel ej heller ansetts lämpligt med hänsyn till traktortågens för mera intensiv trafik på gator och vägar mindre lämpade tekniska beskaflenhet, *dels* fall, där linjetrafik avsetts skola anordnas på viss väg som icke varit av sådan beskaflenhet att fordon av för trafiken avsedd storlek överhuvudtaget bort framföras på densamma, *dels* fall, där körplaner för fjärrtrafik blivit föremål för prövning med hänsyn till arbets- och vilotidsbestämmelserna, *dels* fall, där sökanden avsett att i allmän åkerirörelse använda lastbilar, som ur hygienisk synpunkt ej varit lämpade härför, såsom fordon vilka dessutom använts för renhållningstransporter, slaktdjurstransporter eller dylikt, *och dels* fall, där krisförhållanden med avseende å tillgången på drift- och underhållsmedel för motorfordon medfört att trafiken tillsvidare icke ansetts böra komma till stand. Då den allmänna riktpunkten ur trafiksäkerhetssynpunkt bör vara att någon skillnad icke skall göras mellan yrkesmässig och privat trafik i andra fall än då den yrkesmässiga trafiken nödvändiggör särbestämmelser på området, torde i princip frågan om för yrkesmässig trafik avsedda fordons tekniska lämplighet böra regleras av de allmänna trafiksäkerhetsbestämmelserna. Likaså synes frågan om fordons framförande på viss väg i princip böra regleras genom vägtrafikförordningens bestämmelser och, i förekommande fall, lokala trafikföreskrifter. Fordons användande på sådant sätt, att sanitära olägenheter ej uppkomma, synes böra regleras i hälsovårdsstadgan och, i förekommande fall, genom lokala hälsovårdsordningar. Frågan om restriktioner i anledning av eventuella krisförhållanden bör behandlas i särskild ordning och nödvändiggör i sig ej

stadgande om permanent möjlighet till lämplighetsprövning. De ordnings-, trafiksäkerhets- och arbetarskyddsbestämmelser, som icke skola gälla såväl privat som yrkesmässig trafik utan blott den senare kategorin, t. ex. bestämmelser om företeende av körplaner och förande av driftstatistik, torde böra ingå i yrkestrafikförordningen, men någon prövning av ifrågasatt yrkesmässig trafiks lämplighet med hänsyn till dess tilltänkta uppläggning synes icke behöva ifrågakomma. Tillståndshavaren har i stället att vid sin trafikutövning iaktta dessa bestämmelser och övriga, eventuellt för kontroll av desammas efterlevnad av tillståndsmyndigheten stipulerade villkorsföreskrifter. Initialprövningen av trafikens lämplighet kommer sålunda att ersättas med i yrkestrafikförordningen och trafiktillståndet intagna bestämmelser om vad trafikutövaren har att iaktta vid rörelsens bedrivande, i den mån dylika föreskrifter icke återfinnas i de allmänna trafik- och ordningsförfattningarna.

I gällande yrkestrafikförordning föreskriven *prövning av sökandens individuella förhållanden* omfattar *dels* en prövning av sökandens personella lämplighet såsom trafikutövare (»erfarenhet och vederhäftighet»), *dels* i viss mån en prövning av sökandens ekonomiska förutsättningar att upprätthålla en standardmässigt godtagbar trafik.

I betänkande I (sid. 104) anförde trafikutredningen angående denna lämplighetsprövning bl. a. följande:

»Redan enligt gällande yrkestrafikreglering föreligger emellertid krav på personell lämplighet hos trafikutövaren och det bör också vara en naturlig förutsättning för rätten att yrkesmässigt tillhandahålla allmänheten transporttjänster, att trafikutövaren besitter erforderliga ekonomiska resurser för varaktigt utövande av en fullt tillfredsställande trafiktjänst. En såväl personell som ekonomisk lämplighetsprövning vid meddelande av tillstånd till yrkesmässig biltrafik synes därför framdeles böra ifrågakomma.»

I ett flertal remissyttranden ha dessa synpunkter understrukits. Detta gäller såväl sådana remissinstanser, som i första hand ansett sig ha att bevaka att det även vid en liberalisering av biltrafiken skall finnas anledning räkna med ordnade och stabila förhållanden för de anställda inom denna trafikgren, som sådana instanser, som primärt anlagt trafiksäkerhetssynpunkter på frågan.

Inom andra grenar av näringslivet torde visserligen från det allmännas sida saknas motsvarande villkor, när det gäller nyetablering, och det kunde därför ifrågasättas, om tillräckliga motiv föreligga för att här stadga en sådan särskild prövningsgrund. Vid en sådan relativt radikal omställning av förhållandena på transportmarknaden, som avskaffandet av den hittillsvarande behovsprövningen innebär, torde dock såväl sociala som trafiksäkerhetsmässiga synpunkter motivera att man — i varje fall i avbidan på resultatet av omställningen på ifrågavarande område — bibehåller bestämmelser av denna art.

Det allmänna kravet på personell och ekonomisk lämplighetsprövning kan sålunda te sig motiverat att uppställa och även relativt lätt att formulera. Däremot uppstå otvivelaktigt stora svårigheter vid ett närmare konkretiserande av de bedömningsgrunder, som böra tjäna till ledning för den tillståndsgivande myndigheten. Det gäller ju här att finna utgångspunkter, som å ena sidan icke komma att verka såsom en på behovssynpunkter uppbyggd nyetableringskontroll men som å andra sidan få en sådan innebörd, att det kan bli fråga om en reell prövning från den tillståndsgivande myndighetens sida.

Vid sidan av det allmännas behörighetsområde — där fall av liknande prövning kunna återfinnas, t. ex. från lantbruksnämnders, företagarföreningars och hushållningssällskaps sida — finnas inom näringslivet motsvarigheter till vad trafikutredningen i förevarande hänseende närmast har i tankarna. Man kan peka på den prövning, som bankerna företa vid kreditgivning till enskilda för startande av ny verksamhet. Sådan prövning i samband med kreditgivning förekommer icke enbart från affärsbankernas sida utan företas också på andra håll, exempelvis inom handeln, där stora engrosföretag ofta torde stå såsom kreditgivare till enskilda företagare, som vilja öppna detaljhandel etc.

I alla dessa fall är de prövande instansernas grundinställning i princip positiv. Det ligger i deras uppgift att uppmuntra företagande och stimulera till ny verksamhet, men samtidigt innebär kreditgivningen ett risktagande, och vederbörande institut har att mot bakgrund av den sökandes personella meriter och ekonomiska förhållanden avgöra, om risktagandet kan anses normalt eller blir sådant, att man icke anser sig kunna bevilja kredit.

Ett liknande betraktelsesätt vill trafikutredningen lägga till grund för den här ifrågasatta lämplighetsprövningen från de allmänna organens sida. Grundinställningen bör sålunda vara positiv till medgivande av trafiktillstånd — vilket utredningen vill starkt understryka, då lämplighetsprövningen icke får utveckla sig till någon form av restriktiv nyetableringskontroll — men å andra sidan bör myndigheten ifråga kunna avslå ansökan, om olika i fallet relevanta omständigheter äro sådana, att man måste säga sig ta en otillbörlig risk ur sociala och trafiksäkerhetsmässiga synpunkter genom att bevilja tillstånd. Därvid synas de ekonomiska förhållandena och övriga — personella etc. — icke böra bedömas var för sig utan tillhoppa utgöra den grund, på vilken besluten fattas. Förhållandena, som böra tagas med i bedömningen, synas vara sådana som vederbörandes personliga vandel och vederhäftighet, eventuella tidigare erfarenheter inom transportbranschen, eventuella erfarenheter från annan företagsamhet, ekonomiska förhållanden etc. Trafiktillstånd, resp. tillstånd till transportförmedling torde icke böra förvägras den sökande annat än för det fall, då prövningen ger vid handen, att han saknar affärsmässigt och ur allmän synpunkt godtagbara förutsättningar att bedriva den ifrågasatta rörelsen i en-

lighet med gällande bestämmelser under iakttagande av sina förpliktelser bl. a. mot de anställda och under vidmakthållande av en god fordonsstandard. Beträffande de i lämplighetsprövningen ingående moment, som avse den sökandes vandel och vederhäftighet, har under de årtionden, som den yrkesmässiga trafiken varit reglerad, en stadgad praxis utbildat sig, som på denna punkt alltjämt torde kunna tjäna till ledning för tillståndsmyndigheterna.

Enligt 12 § tredje stycket gällande yrkestrafikförordning föreskrives, att tillstånd till beställningstrafik får meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl äro därtill. Någon motsvarande begränsning är icke stadgad i fråga om tillstånd till transportförmedling. I motiven till yrkestrafikförordningen (propositionen 1940: 115 sid. 96) angavs, att den dittillsvarande utvecklingen, enligt vilken tillstånd till beställningstrafik i regel begränsats till fysiska personer, i stort sett syntes ändamålsenlig. Begränsningen torde ha sin grund i ett önskemål att förhindra det kringgående av den personella lämplighetsprövningen, som vid överlåtelse av aktier eller andelar i juridiska personer kan komma till stånd. I den effektiva konkurrensens idé ligger emellertid, att trafikutövaren bör ha möjlighet att själv välja företagsform. Samtidigt bör i enlighet med vad ovan diskuterats den individuella lämplighetsprövningen bibehållas. För att förena dessa båda synpunkter synes å ena sidan icke någon begränsning av tillståndsgivningen till fysiska personer böra stadgas men å andra sidan vid tillstånd till juridiska personer böra föreskrivas att rörelsen skall handhas av en utav tillståndsmyndigheten godkänd föreståndare, på vilken samma personella lämplighetskrav böra uppställas som på tillståndssökande fysisk person.

5. Undantag från yrkestrafikförordningens bestämmelser

Enligt 2 § första stycket gällande yrkestrafikförordning äro från tillämpning av förordningens bestämmelser om yrkesmässig trafik undantagna:

- 1) transporter med ambulansbil, som äges eller drives av staten, landsting, kommun eller sjukvårdsanstalt;
- 2) transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter, ägg, sockerbetor eller betmassa ävensom transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri;
- 3) transporter med sådan cykel med hjälpmotor, för vilken registreringsplikt icke föreligger (moped);
- 4) transporter avseende uteslutande bärgning och bogsering av skadade fordon med automobil, som är särskilt inrättad för dylikt ändamål (bärgningsbil).

Anledning till ambulanstransporternas undantagande har enligt förarbetena till yrkestrafikförordningen varit, att dessa transporter utföras av eller för offentlig myndighet och för trängande behov. Det finge anses vara en tämligen allmän uppfattning att transporter, som av det allmänna utfördes för att tillvarata offentliga ordnings-, säkerhets- och hälsovårdsintressen,

icke lämpligen borde regleras av lagstiftningen om den yrkesmässiga trafiken. Ehuru det i förevarande fall rör sig om personbefordran, torde denna motivering vara av intresse även då det gäller godsbefordran.

Syftet med undantaget i fråga om transporter av mjölk, mjölkprodukter, ägg och slaktdjur — vartill år 1951 lagts även transporter av sockerbeter och betmassa — har enligt förarbetena varit att till gagn för såväl konsumenter som producenter söka underlätta omsättningen av ifrågavarande varuslag. Vad bettransporterna beträffar var utgångspunkten svårigheten för betodlarna till följd av brist på yrkeslastbilar att under den kortvariga men intensiva betkampanjen få sina transporter verkställda enligt uppgjord leveransplan. Möjlighet att anlita exempelvis mjölktransportbilar ansågs böra beredas, varjämte betodlarna borde få fritt begagna sina egna fordon (bilar och traktortåg) för transporter för andra lantbrukares räkning.

Undantaget i fråga om transporter med moped — som tillkom år 1953 — har föranletts dels av att transportarbetet med dylika fordon ansetts vara av ringa betydelse ur transporthushållningssynpunkt, dels av den omständigheten, att dessa icke körkortspliktiga fordon vid en tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser i regel endast kunde framföras av förare med trafik kort.

Vad slutligen beträffar undantaget i fråga om transporter avseende bärgning och bogsering av skadade motorfordon med bärgningsbil — vilket infördes i yrkestrafikförordningen år 1958 — har detsamma motiverats av dessa transporters speciella art, vilken gjort en reglering ur transporthushållningssynpunkt obehövlig.

Trafikutredningen har såsom sin allmänna uppfattning i betänkande I (sid. 146) uttalat, att vid yrkesmässig trafik såväl lämplighetsprövning som föreskrivande av vissa ordnings- och trafiksäkerhetsbestämmelser allt framgent bör ifrågakomma, såvida icke särskilda omständigheter till annat föranleda. Vad trafiksäkerhetsbestämmelser beträffar böra sådana — såsom i kap. VI närmare utvecklas — i princip gälla för all trafik, såväl yrkesmässig som privat, och någon anledning att inordna viss trafik under yrkestrafikförordningens bestämmelser synes då icke ur trafiksäkerhetssynpunkt föreligga, såvida ej särbestämmelser i förevarande hänseende böra gälla för den yrkesmässiga trafiken, t. ex. särskilt godkännande av fordon för yrkesmässig personbefordran o. dyl. När det gäller yrkestrafikförordningens ordningsföreskrifter, t. ex. fastställande av turlistor och avlämnande av driftstatistik, är det givetvis i sistnämnda hänseende ett önskemål att för hela godstransportområdet erhålla en förbättrad transportstatistik, men denna omständighet kan i och för sig icke utgöra tillräckligt skäl för att inordna all yrkesmässig trafik under yrkestrafikförordningens bestämmelser. Det väsentliga skälet för en sådan ordning blir därför angelägenheten av att utövara av yrkesmässig trafik såsom sådan — av vad slag den vara månde — bli föremål för lämplighetsprövning, såvida icke särskilda skäl tala häremot.

Spörsmålet om undantag från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser begränsas sålunda i fråga om beställningstrafik för godsbefordran närmast till en utrangering av de fall, i vilka lämplighetsprövning av särskilda skäl ter sig obehövligen eller opraktisk.

Sålunda förefaller något behov av lämplighetsprövning icke föreligga, då trafiken skall utövas av offentlig myndighet, t. ex. om statens järnvägar skulle bedriva beställningstrafik med lastbil.

I princip borde trafikutövare, som utföra sådana transporter, som avses i 2 § första stycket 2) gällande yrkestrafikförordning (transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter, ägg, sockerbetor eller betmassa ävensom transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri) och som nu äro undantagna från förordningens tillämpning, vara underkastade den individuella lämplighetsprövningen. Dessa undantag ha huvudsakligen motiverats av att här en behovsprövning redan vid gällande regleringssystem icke ansetts erforderlig eller lämplig. Då de ifrågavarande transporterna emellertid därvid också undantagits från lämplighetsprövningen och det synes mindre väl förenligt med en liberaliserande trafikpolitik att stadga inskränkningar i en frihet, som redan medgetts — i synnerhet som det icke gjorts gällande, att några olägenheter hittills uppträtt till följd av undantagandet — har trafikutredningen icke nu för sin del velat föreslå någon ändring på denna punkt i den definitivt omarbetade yrkestrafikförordningen utan lämnat frågan öppen. Av praktiska skäl synes undantaget för betor och betmassa böra utsträckas till att omfatta jämväl betfor, som i ganska stor utsträckning tages såsom returlast vid inleverans av betor till sockerbruken.

Trängande behov av snabb tillgång till extra transportmedel torde i vissa fall utgöra skäl för ett undantagande. Enligt gällande bestämmelser äro, såsom nämnts, redan transporter av betor och betmassa undantagna, vilket tilldels motiverats av dylikt behov. Härtill torde av samma skäl böra fogas transporter av fabrikspotatis samt pulpa och drank ävensom av konserverarter och andra trädgårdsprodukter från odlare till konserverfabrik. Vidare torde de av trafikutredningen i betänkande I berörda snökörlorna i enlighet med utredningens tidigare förslag böra ingå bland undantagen.

Undantagen beträffande transporter med moped eller bärgningsbil torde av de skäl, som motiverat dessa undantag, böra bibehållas och av enahanda skäl böra utsträckas till att omfatta jämväl transporter med registrerad motorcykel.

Slutligen torde på de skäl, som i betänkande I anförts, de huvudsakligen i terräng och på basvägar framgående skogskörlorna med traktortåg liksom transporter av lantbruksprodukter med traktortåg böra undantas, allt i den mån de ej framgå på allmän väg eller, där så sker, på sådan väg icke äga rum på vägsträcka överstigande 15 km. Angående skälen till sistnämnda begränsning hänvisas till framställningen i det följande (sid. 46).

För att sammanfattningsvis belysa de av trafikutredningen i detta kap.

framförda tankegångarna har i *bilaga A* till detta betänkande intagits ett utkast till *sakinnehåll* beträffande de delar av en definitivt omarbetad yrkes- trafikförordning, som skola reglera yrkesmässig trafik med lastfordon samt transportförmedling.

KAPITEL IV

Ettapp- och tidsplan för liberaliseringens genomförande

A. 1953 års trafikutrednings förslag i betänkandet »Svensk trafikpolitik I» rörande den första reformetappen

I betänkande I föreslog trafikutredningen, att i den första reformetappen skulle ingå följande liberaliseringsåtgärder med avseende å den yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafiken, nämligen

1) behovsprövningen skulle slopas i fråga om *kooperativ körning* inom »eget och angränsande län», under förutsättning att länsstyrelsen icke funne dylik prövning böra ske med hänsyn till upprätthållandet av tillfredsställande transportförsörjning;

2) från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser skulle undantas *transporter med traktortåg i skogsbruket av uteslutande rundvirke, ved och träkol* under förutsättning att traktorskatt infördes och att besiktnings- och registreringsskyldighet föreskrevs i fråga om traktorslöpagnar;

3) behovsprövningen skulle slopas i fråga om *transporter med lastbil i skogsbruket av uteslutande rundvirke, ved och träkol* inom »eget och angränsande län»;

4) behovsprövningen skulle slopas i fråga om *transporter av fyllnads- och returgoods i samband med mjölktransport*;

5) från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser skulle undantas *transporter av snö och is i samband med snöröjning*;

6) behovsprövningen skulle slopas i fråga om *renhållningstransporter*.

B. Synpunkter på den första reformetappen i remissyttrandena över betänkandet

1. Allmänna synpunkter

Av de över betänkande I hörda remissinstanserna anser flertalet av dem, som uttalat sig i frågan, att den första reformetappen borde genomföras, med eller utan modifikationer i trafikutredningens förslag.

I stort sett reservationslöst instämma sålunda *kommerskollegium, näringsfrihetsrådet, lantbruksstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Kalmar, Gotlands, Blekinge, Älvsborgs och Skaraborgs län, järnvägssty-*

relsen, järnvägsrådet, Svenska stadsförbundets styrelse, Svenska landskommunernas förbunds styrelse, Åkeriföretagarnas centralförening i Stockholm samt Svenska järnvägsmanufakturförbundet, och länsstyrelsen i Västmanlands län förordar för sin del i princip en snabbare avveckling av landsvägstrafikens regleringar. Vissa remissinstanser finna det förenat med svårigheter att bedöma den första reformetappens liberaliseringsåtgärder utan kännedom om reformprogrammet i stort men anse dock den första etappen oberoende härav kunna helt eller delvis genomföras. I denna riktning uttala sig domänstyrelsen, länsstyrelserna i Södermanlands, Kronobergs, Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län samt Skogsbrukets motortransportkommitté. Även Landsorganisationen i Sverige, som förordar en genomgripande omarbetning av trafikutredningens trafikpolitiska handlingsprogram, finner att vissa av de i den första reformetappen föreslagna liberaliseringsåtgärderna kunna genomföras fristående härifrån under förutsättning av ökade trafiksäkerhets- och arbetarskyddsåtgärder. Andra remissinstanser, som uttalat sig för helt eller delvis genomförande av den första etappens reformprogram äro länsstyrelsen i Värmlands län, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, generalpoststyrelsen, Riksförbundet Landsbygdens Folk och Svenska järnvägsföreningen. Den första etappens liberaliseringsåtgärder betraktas dock av länsstyrelserna i Östergötlands och Jönköpings län endast såsom provisorier i avbidan på utredningsresultatet i dess helhet.

Såsom förutsättning för reformprogrammets genomförande ange statens trafiksäkerhetsråd och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande att trafiksäkerhetsfrågorna skola ha vunnit sin lösning, och Svenska transportarbetareförbundet — som i och för sig ställer sig avvisande till de framlagda förslagen på den lokala lastbils- och traktortågstrafikens område — framhåller såsom ett oeftergivligt krav, att trafiksäkerhetsfrågorna bleve föremål för översyn, innan delbetänkandet föranledde proposition. Handelsanställdas förbund anser att ett etappvis skeende frigivande av den lokala yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafiken innebure väsentliga fördelar men att trafiksäkerhets- och arbetarskyddsfrågorna måste tillmätas så stor betydelse, att de kunde bli avgörande i trafikpolitiska sammanhang.

Några remissinstanser vilja tillstyrka de i den första reformetappen ingående liberaliseringsåtgärderna på landsvägstrafikens område i princip endast därest en plan för omarbetning av yrkestrafikförordningen framlägges för riksdagen samtidigt med att järnvägsfrågorna redovisas. Dessa remissinstanser utgöras av länsstyrelsen i Uppsala län, näringsorganisationerna, Kooperativa förbundets styrelse och Svenska mejeriernas riksförening u. p. a.

En mot de här redovisade remissinstansernas uppfattning i huvudfrågan motsatt åsikt framföres endast av länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus och Hallands län, statens biltrafiknämnd, motororganisationerna och Linje-

flyg AB. Med vissa åsiktsnyanser anföres att hela transportområdet eller i varje fall den yrkesmässiga biltrafiken i dess helhet först borde bli föremål för översyn. I avbidan härpå varken kunde eller borde ställning tagas till de av trafikutredningen föreslagna konkreta liberaliseringsåtgärderna. I enstaka fall tillstyrkes dock viss mindre liberalisering.

2. Kooperativ körning

Förslaget om behovsprövningens slopande vid kooperativ körning tillstyrkes av 42 remissinstanser, nämligen *statens trafiksäkerhetsråd, kommerskollegium, näringsfrihetsrådet, statens jordbruksnämnd, lantbruksstyrelsen, skogsstyrelsen, domänstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Västmanlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, generalpoststyrelsen, näringsorganisationerna, Kooperativa förbundets styrelse, Riksförbundet Landsbygdens Folk, Svenska mejeriernas riksförening u. p. a., Skogsbrukets motortransportkommitté, Svenska järnvägsföreningen, Åkeriföretagarnas centralförening i Stockholm, Landsorganisationen i Sverige, Svenska järnvägsmanaförbundet och Handelsanställdas förbund.*

Liberaliseringsåtgärden ifråga avstyrkes däremot, i varje fall för det närvarande, av *länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Hallands, Gävleborgs och Västernorrlands län, statens biltrafiknämnd, motororganisationerna och Svenska transportarbetareförbundet.*

Trafikutredningens förslag att behovsprövning undantagsvis skulle äga rum, då länsstyrelsen funne så böra ske med hänsyn till upprätthållandet av tillfredsställande transportförsörjning, tillstyrkes av *länsstyrelserna i Kronobergs, Kalmar och Värmlands län samt Åkeriföretagarnas centralförening i Stockholm* men avstyrkes av *länsstyrelserna i Uppsala, Jönköpings, Blekinge, Göteborgs och Bohus samt Jämtlands län, näringsorganisationerna, Kooperativa förbundets styrelse och Svenska transportarbetareförbundet.*

På ett undantag när avstyrka samtliga de remissinstanser, som uttalat sig i frågan, att liberaliseringsåtgärden förknippas med den av trafikutredningen föreslagna temporära begränsningen till lokala transporter.

3. Skogskörslor med traktortåg

Förslaget att skogskörslor med traktortåg skulle undantas från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser tillstyrkes av 39 remissinstanser, nämligen *kommerskollegium, näringsfrihetsrådet, kommittén för näringslivets lokalisering, statens jordbruksnämnd, lantbruksstyrelsen, domänstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Östergötlands, Jönköpings,*

Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Västmanlands, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, generalpoststyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, Svenska järnvägsföreningen, näringsorganisationerna, Kooperativa förbundets styrelse, Riksförbundet Landsbygdens Folk, Svenska mejeriernas riksförening u. p. a., Skogsbrukets motortransportkommitté, Åkeriföretagarnas centralförening i Stockholm, Svenska järnvägsmannaförbundet och Svenska skogs- och flottningsarbetareförbundet.

Däremot avstyrkes den föreslagna liberaliseringsåtgärden, i varje fall för det närvarande eller i föreslagen utformning, av riksnämnden (överstyrelsen) för ekonomisk försvarsberedskap, statens trafiksäkerhetsråd, skogsstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Malmöhus, Hallands, Örebro, Kopparbergs och Jämtlands län, motororganisationerna, Landsorganisationen i Sverige och Svenska transportarbetareförbundet.

Trafikutredningens förslag om besiktning av traktorsläpvagnar vid en liberalisering understödes av statspolisintendenten, statens trafiksäkerhetsråd, länsstyrelserna i Kronobergs, Kalmar, Blekinge, Älvsborgs, Västernorrlands och Jämtlands län, arbetarskyddsstyrelsen, Svenska lasttrafikbilägareförbundet och Åkeriföretagarnas centralförening i Stockholm, medan vissa andra remissinstanser anse att med denna fråga kan tillsvidare anstå, nämligen lantbruksstyrelsen, skogsstyrelsen, domänstyrelsen, näringsorganisationerna, Riksförbundet Landsbygdens Folk, Svenska mejeriernas riksförening u. p. a. och Skogsbrukets motortransportkommitté.

Särskilda krav på körskicklighet vid förande av traktortåg förordas, i händelse av liberalisering, av statens trafiksäkerhetsråd, länsstyrelserna i Stockholms, Örebro, Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län, statens biltrafiknämnd, arbetarskyddsstyrelsen och Svenska transportarbetareförbundet, medan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner det motiverat att slopa kravet på trafik kort vid yrkesmässiga transporter med traktortåg.

Införandet av en provisorisk traktorskatt vid liberalisering av skogskörlorna med traktortåg avstyrkes av det helt övervägande flertalet av de remissinstanser, som yttrat sig i denna fråga.

4. Skogskörlor med lastbil

Förslaget om behovsprövningens slopande vid skogskörlor med lastbil tillstyrkes av 40 remissinstanser, nämligen statens trafiksäkerhetsråd, kommerskollegium, näringsfrihetsrådet, kommittén för näringslivets lokalisering, statens jordbruksnämnd, lantbruksstyrelsen, domänstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Uppsala, Södermanlands, Jönköpings,

Kalmar, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Västmanlands, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, generalpoststyrelsen, näringsorganisationerna, Kooperativa förbundets styrelse, Svenska mejeriernas riksförening u. p. a., Skogsbrukets motortransportkommitté, Svenska järnvägsföreningen, Åkeriföretagarnas centralförening i Stockholm, Svenska järnvägsmanaförbundet och Svenska skogs- och flottningsarbetareförbundet.

Liberaliseringsåtgärden ifråga avstyrkes å andra sidan, i varje fall för det närvarande eller med föreslagen utformning, av riksnämnden (överstyrelsen) för ekonomisk försvarsberedskap, skogsstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Kronobergs, Malmöhus, Hallands, Örebro och Kopparbergs län, statens biltrafiknämnd, motororganisationerna, Landsorganisationen i Sverige och Svenska transportarbetareförbundet.

På ett undantag när avstyrka samtliga de remissinstanser, som uttalat sig därom, att liberaliseringsåtgärden förknippas med av trafikutredningen föreslagen temporär begränsning till lokala transporter.

5. Transporter av fyllnads- och returgoods i samband med mjölktransport

Förslaget om behovsprövningens slopande vid transporter av fyllnads- och returgoods i samband med mjölktransport tillstyrkes av 41 remissinstanser, nämligen riksnämnden (överstyrelsen) för ekonomisk försvarsberedskap, kommerskollegium, näringsfrihetsrådet, kommittén för näringslivets lokalisering, statens jordbruksnämnd, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Västmanlands, Kopparbergs, Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län, järnvägsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, generalpoststyrelsen, näringsorganisationerna, Kooperativa förbundets styrelse, Riksförbundet Landsbygdens Folk, Svenska mejeriernas riksförening u. p. a., Svenska järnvägsföreningen, Åkeriföretagarnas centralförening i Stockholm, Landsorganisationen i Sverige och Svenska järnvägsmanaförbundet. Av dessa remissinstanser ifrågasätta riksnämnden samt länsstyrelserna i Södermanlands, Östergötlands och Malmöhus län, om icke ifrågavarande transporter borde helt undantas från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser.

Trafikutredningens förslag avstyrkes, i varje fall för det närvarande, av länsstyrelserna i Hallands och Norrbottens län samt motororganisationerna och Svenska transportarbetareförbundet.

6. Snökörslor

Förslaget att snökörslor skulle undantas från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser tillstyrkes av 29 remissinstanser, nämligen

statens trafiksäkerhetsråd, kommerskollegium, näringsfrihetsrådet, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Örebro, Västmanlands, Kopparbergs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, statens biltrafiknämnd, Riksförbundet Landsbygdens Folk, Svenska stadsförbundets styrelse, Landsorganisationen i Sverige och Svenska järnvägsmanntärförbundet.

Förslaget avstyrkes, i varje fall för det närvarande, av *länsstyrelserna i Kronobergs, Hallands och Västernorrlands län samt motororganisationerna, Åkeriföretagarnas centralförening i Stockholm och Svenska transportarbetareförbundet.*

7. Renhållningstransporter

Förslaget om behovsprövningens slopande vid renhållningstransporter tillstyrkes av 41 remissinstanser, nämligen *statens trafiksäkerhetsråd, kommerskollegium, näringsfrihetsrådet, överståthållarämbetet, 23 länsstyrelser, järnvägsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, näringsorganisationerna, Kooperativa förbundets styrelse, Riksförbundet Landsbygdens Folk, Svenska stadsförbundets styrelse, Svenska landskommunernas förbunds styrelse, Åkeriföretagarnas centralförening i Stockholm, Landsorganisationen i Sverige och Svenska järnvägsmanntärförbundet.* Av dessa remissinstanser anse länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands, Malmöhus, Örebro, Västmanlands och Jämtlands län samt Svenska landskommunernas förbunds styrelse, att de ifrågavarande transporterna borde helt undantas från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser, närmast av det skälet att en lämplighetsprövning redan ägde rum genom vederbörande kommunala organ.

Förslaget avstyrkes, i varje fall för det närvarande, av *motororganisationerna och Svenska transportarbetareförbundet.*

C. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag

Bakom trafikutredningens i betänkande I framlagda förslag om en liberalisering av yrkestrafiken i tre etapper, av vilka den första skulle omfatta viss avgränsad del av den lokala lastbils- och traktortågstrafiken, den andra återstående del av den lokala yrkestrafiken samt den tredje och sista fjärrtrafiken, låg *dels* angelägenheten av att genom en successiv omställning av transportapparaten undvika de störningar i närings- och samhällslivet, som en på en gång inträdande liberalisering kunde befaras medföra, *dels* en strävan att därvid i första hand avveckla regleringarna på områden, där det redan från början stode klart, att en konkurrensbegränsning motverka-

de en samhällsekonometiskt riktig trafikuppdelning, medan till ett senare liberaliseringsskede borde hänföras de områden av transportmarknaden, där det tillsvidare icke vore utrett, huruvida de olika trafikgrenarna för närvarande arbetade under samhällsekonometiskt riktiga betingelser.

Statens pris- och kartellnämnd har emellertid i sitt yttrande över betänkandet vad detta senare motiv för den tänkta etappindelningen beträffar framhållit, att det — om man ville uppnå bästa möjliga överensstämmelse med de linjer, varefter konkurrenslagstiftningen tillämpades inom andra näringsområden — kunde synas naturligt att kräva att konkurrensbegränsande restriktioner från det allmännas sida endast borde ifrågakomma i sådana fall, där det kunde göras sannolikt att de ledde till ett ur samhällsekonometisk synpunkt gynnsamt resultat eller bidroge till att en eljest efterfatt trafikförsörjning av vital betydelse upprätthölles. Då fråga uppkomme om bibehållande av regleringar skulle det sålunda krävas en motivering för restriktionsalternativet snarare än för konkurrensalternativet. Det skulle således icke här räcka med att t. ex. motivera fjärrtrafikliberaliseringens hänförande till den sista reformetappen med att vägtrafikbeskattningsfrågorna ännu icke vore slutligt lösta, såvida det icke kunde göras sannolikt att restriktionsalternativet till följd av otillräcklig beskattning av fjärrtrafikbilarna tillsvidare hade en gynnsammare inverkan på samhällseffektiviteten än liberaliseringsalternativet.

Accepteras pris- och kartellnämndens uppläggning av problemställningen, saknas i och för sig anledning ur samhällsekonometisk synpunkt att vid liberaliseringen prioritera lokaltrafiken framför fjärrtrafiken, såvida det icke ter sig sannolikt, att ett uppskjutande av fjärrtrafikens liberalisering under bibehållande av den konkurrensbegränsande regleringen är samhällsekonometiskt gynnsammare än ett omedelbart hävande av regleringen. Enligt trafikutredningens i betänkande I (sid. 144) uttalade uppfattning motiverades fjärrtrafikliberaliseringens förläggande till den tredje reformetappen bl. a. av uppfattningen att det för likheten i konkurrensvillkor vore nödvändigt, att borttagandet av konkurrensbegränsningen i dess huvudsakliga del skedde först i ett läge, då revisionen av vägtrafikbeskattningen slutförts. Emellertid ha inom trafikutredningens sekretariat numera utförda beräkningar gett vid handen, att även väsentliga ändringar av fjärrtrafikbilarnas skattenivå icke kunna antas i större utsträckning påverka det nuvarande konkurrensförhållandet järnväg—lastbil, och pågående undersökningar rörande vägkostnadsansvaret ha hittills ej heller gett belägg för att fjärrtrafikbilarnas samhällsekonometiska mindrekostnad är av en storleksordning, som i och för sig kunde motivera någon mera genomgripande omfördelning av motorfordonsskatterna. Vid dessa förhållanden är det befogat att ompröva grunderna för liberaliseringsplanen.

Att en liberalisering måste ske successivt, därom äro å andra sidan praktiskt taget alla alltjämt ense. Skälen härtill ha inledningsvis diskuterats

(se sid. 9 f). Två huvudalternativ synas härvidlag ifrågakomma. Det ena innebär ett fullföljande av det utav trafikutredningen i betänkande I föreslagna tillvägagångssättet, enligt vilket olika slag av trafik etappvis skulle friges. Utredningen ville såsom nämnts till den första reformetappen hänföra viss trafik, som antingen till sin art endast omfattade eller genom villkorsföreskrift begränsades till transporter av lokal karaktär. Den för kooperativ körning och skogskörslor med lastbil föreslagna temporära begränsningen av liberaliseringen till lokala transporter har dock allmänt avstyrkts av de över betänkandet hörda remissinstanserna. Man torde därför nu böra utgå från att en successiv frigivning av yrkestrafiken alltefter olika geografiska användningsområden icke bör ifrågakomma. Till den första reformetappen hänförde utredningen också transporter av vissa godsslag, vilka på grund av sin natur endast befordrades i lokal trafik (skogsprodukter transporterade med traktortåg, fyllnads- och returgods i samband med mjölktransport, snö och is i samband med snöröjning samt i renhållningskörning transporterat avfall). Mot denna form av liberalisering — i vad angår de ifrågakomma godsslagen — har det stora flertalet remissinstanser intet haft att erinra. Andra liberaliseringsmöjligheter finnas emellertid också, t. ex. successiv frigivning av transporter alltefter den använda bilens storlek. Gemensamt för anordningar av här antydda slag är, att de alla syfta till frigivande av, d. v. s. borttagande av behovsprövningen i fråga om viss av transportekonomiska, transporttekniska eller efterfrågeförhållanden till sin art bestämd trafik, i förevarande fall lokal sådan.

I och för sig torde ur samhällsekonomiska synpunkter icke något vara att erinra mot att liberaliseringen i dess första skede inriktas på den lokala trafiken. Även om man godtar det av pris- och kartellnämnden förda resonemanget — vars synpunkter trafikutredningen finner vägande — är det vid en etappvis genomförd liberalisering naturligt att i de första etapperna lägga huvudvikten vid lokaltrafiken. Detta hindrar ej att jämsides härmed vissa lättnader kunna föras fram även på fjärrtrafikens område. Man kan därigenom ernå en successiv liberalisering över hela den yrkesmässiga lastbilstrafikens område, varigenom en eventuell, till följd av behovsprövningens partiella borttagande temporär oekonomisk inriktning av trafik- efterfrågan kommer att motverkas.

Den andra vägen för en successiv liberalisering skulle i princip innebära, att behovsprövningen bibehölles över hela fältet men att restriktiviteten i densamma fortlöpande uppmjukades. Såsom skäl för ett dylikt tillvägagångssätt kan åberopas, att det skulle möjliggöra en mera smidig anpassning efter de följdverkningar, som liberaliseringen befarats medföra i arbetarskydds- och arbetsmarknadshänseenden samt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Skillnaden härutinnan mellan de båda alternativen — i ena fallet partiellt avskaffande av behovsprövningen jämte viss uppmjukning av den kvarvarande behovsprövningen, i andra fallet bibehållande av behovspröv-

ningen med en successiv uppmjukning av restriktiviteten — torde dock ej vara stor.

Enligt trafikutredningens uppfattning ger ett definitivt borttagande av behovsprövningen etappvis ett klart och konkret uttryck för avsikten att lämna det hittillsvarande regleringssystemet, under det att enbart en uppmjukning av restriktiviteten i behovsprövningen innebär att hela regleringssystemet bibehålles till den tredje etappens slutliga genomförande. I sistnämnda fall kunna tillfälliga marknadsförhållanden leda till krav på återgång till större restriktivitet och risk uppkomma att det nuvarande regleringssystemet blir bestående för en längre tid. Systemet kan också komma att verka såsom en spärr mot nyetablering av trafikföretag. Utredningen förordar därför primärt ett successivt borttagande av behovsprövningen på olika delområden men föreslår jämväl såsom komplement härtill en successiv uppmjukning av restriktiviteten i behovsprövningen inom de delområden, där den tillsvidare består. Det är därvid av vikt, att tillståndsmyndigheterna lämna utrymme för nya företag att etablera sig på transportmarknaden.

Med dessa utgångspunkter bör en etapp- och tidsplan för liberaliseringens fullständiga genomförande bli utformad enligt följande.

1. Den första reformetappen

Liberaliseringen förutsättes äga rum från och med den 1 juli 1963.

Från tillämpning av den nuvarande yrkestrafikförordningens bestämmelser undantas helt

i 2 § gällande yrkestrafikförordning angivna transporter (se sid. 29) med tillägg utav transporter av betfor;

sådana med traktortåg i skogsbruket utförda transporter av rundvirke, ved, flis eller träkol, som ej framgå på allmän väg eller, där så sker, på sådan väg icke äga rum på vägsträcka överstigande 15 kilometer. Flertalet över betänkande i hörda remissinstanser, som yttrat sig över förslaget om frigivande av skogskörslor med traktortåg, tillstyrker ett frigivande men motsätter sig den provisoriska traktorbeskattningen. Ett av motiven härtill är, att man ganska allmänt ansett, att traktortågen i skogsbruket huvudsakligen framfördes i terräng och på basvägar, varför den föreslagna skatten icke svarade mot traktorernas vägkostnadsansvar. Näringsorganisationerna uppge, att traktortransporterna av skogsprodukter såsom regel vore förenade med terrängtransport från stubben och utfördes till huvuddelen på köravstånd av 4—5 km samt att längre köravstånd än 10 km endast förekomme i undantagsfall. Riksförbundet Landsbygdens Folk framhåller, att aktuella kalkyler visade att konkurrensgränsen i förhållande till lastbilar låge under 1 mil och att transportavstånden vid traktorkörningar i skogsbruket genom-

snittligt uppginge till endast någon kilometer. *Skogsbrukets motortransportkommitté* anger konkurrensgränsen till 7—10 km och medeltransportavstånden vid landsvägstransport i södra och mellersta Sverige till 6 km. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* föreslår i sitt remissyttrande, att en eventuell begränsning av körrätten på allmän väg ej borde göras strängare än förslagsvis 5 km. *Skogsstyrelsen* anser vidare, att en liberalisering borde omfatta jämväl transporter av flis.

Ett frigivande av skogskörslor med traktortåg bör därför — om beskattningsfrågans lösande tillsvidare skjutes till den andra reformetappens genomförande — enligt trafikutredningens mening begränsas till vad som svarar mot det sålunda uppgivna användningsbehovet. Ett fritt transportavstånd om 15 km på allmän väg torde — med särskilt beaktande av förhållandena i Norrland — kunna anses tillfyllest;

*transporter av snö och is i samband med snöröjning;
renhållningstransporter; samt
transporter av fabrikspotatis till stärkelsefabrik eller bränneri, av pulpa eller drank från sådan anläggning samt av konservärter eller andra trädgårdsprodukter från odlare till konservefabrik.*

Behovsprövningen borttas helt i fråga om följande transporter, vilka dock i övrigt skola vara underkastade gällande yrkestrafikförordnings bestämmelser, nämligen

kooperativ körning med lastbil om högst 6,5 tons maximilast, resp. med lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast ej överstiger 8 ton. Beträffande kooperativ körning föreligger behov av möjlighet att anordna sådan främst i fråga om lokala transporter. Trafikutredningens i betänkande I framlagda förslag om temporär begränsning av liberaliseringen till lokala transporter dikterades av önskemålet att innan frågan om fjärrtrafikens ordnande lösts och medan yrkestrafikförordningens reglering av den yrkesmässiga fjärrtrafiken sålunda kvarstode oförändrad, icke skapa möjlighet till en okontrollerad fjärrtrafik i form av kooperativ körning. Ett företag i Stockholm och ett i Malmö skulle exempelvis kunna, om den fria kooperativa körningen ej vore begränsad till »eget och angränsande län», samgå för utförande av transporter från Stockholm till Malmö för det ena företaget och från Malmö till Stockholm för det andra företaget och därigenom etablera en ren fjärrtrafik med last i båda riktningarna. En dylik transportanordning är i och för sig företags- och samhällsekonomiskt riktig, men med hänsyn till att den yrkesmässiga fjärrtrafiken med lastbil icke samtidigt föreslås bli omedelbart fri (se nedan) torde etablerandet av kooperativ körning i fjärrtrafik böra underkastas motsvarande övergångsregler som den yrkesmässiga fjärrtrafiken i övrigt. Genom att behovsprövningen för kooperativ körning med fordon, vilkas maximilast ligger under de här ovan angivna viktsgränserna, helt slopas, skulle kvarstående behovs-

prövning för kooperativ körning i enlighet med utredningens i betänkande I framlagda kompetensfördelningsförslag (vari dock förslaget om tillståndsgivningens förläggande till länsstyrelserna i fråga om fordon och fordonskombinationer med maximilast överstigande 6,5, resp. 8 ton i de fall, då fråga vore om trafik uteslutande inom »eget och angränsande län», nu synes böra utgå) komma att handhas uteslutande av statens biltrafiknämnd, som är tillståndsmyndighet för den yrkesmässiga fjärrtrafiken;

med lastbil i skogsbruket utförda transporter av rundvirke, ved, flis eller träkol. Flertalet över betänkande I hörda remissinstanser, som yttrat sig över förslaget om behovsprövningens slopande för skogskörslor med lastbil, tillstyrker behovsprövningens omedelbara borttagande men motsätter sig liberaliseringens temporära begränsning till lokala transporter (»eget och angränsande län»). I stort sett är man sålunda ense om att en liberalisering av de yrkesmässiga skogskörslorna är önskvärd.

Olika vägar för genomförandet av en dylik liberalisering kunna ifrågakomma. Från ett användande av den här ovan i fråga om kooperativ körning föreslagna anordningen — nämligen att från behovsprövning till en början undanta allenast körning med lastbil om högst 6,5 tons maximilast, resp. med lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast ej överstiger 8 ton — torde dock härvid kunna bortses, enär fordon och fordonskombinationer med denna begränsade lastförmåga endast undantagsvis nyttjas i skogsbruket. De ur praktisk synpunkt ifrågakommande liberaliseringsalternativen äro antingen att omedelbart helt slopa behovsprövningen (utan temporär begränsning till lokala transporter) eller ock att successivt minska den nuvarande restriktiviteten i behovsprövningen.

Vad beträffar alternativet att omedelbart helt slopa behovsprövningen, vilket förordats av trafikutredningen i betänkande I, ha några trafiktillståndsmyndigheter i sina remissyttranden anført vissa betänkligheter här emot med hänsyn till uppkommande svårigheter att handha kvarstående behovsprövning för övriga sektorer av lastbilstrafiken. Sålunda framhåller *statens biltrafiknämnd*, att med varje ökning av den icke behovsprövade sektorn av biltrafiken behovsbedömningen för de återstående transporterna försvårades. Bilarna i behovsprövad yrkesmässig trafik nyttjades ofta även för »fria» transporter. Om den icke behovsprövade sektorn bleve omfattande, komme svårigheter att uppstå att överblicka tillgången på och behovet av bilar för sådana transporter, som skulle behovsprövas. En frigivning av skogstransporterna komme att avsevärt utvidga den fria sektorn, särskilt i områden där skogsprodukterna utgjorde de huvudsakliga transportobjekten. Även *länsstyrelsen i Västerbottens län* påpekar, att behovsprövningen för övriga trafiktillstånd — en prövning som i och för sig vore synnerligen svår — komme att bli än mer svårbemästrad för att icke säga omöjlig i trakter, där skogskörslor utgjorde en väsentlig del av lasttrafikbilarnas transporter.

Biltrafiknämnden framhåller vidare, att en nyetablering av företag för

transporter av skogsprodukter kunde antas bli en följd av frigivningen. De hittills på detta område verksamma trafikutövarna måste då i viss omfattning komma att söka sin utkomst inom fjärrtrafiken. En dylik okontrollerad övergång till fjärrtrafik syntes icke önskvärd bl. a. med hänsyn till dess konsekvenser ur trafiksäkerhetssynpunkt. Även *länsstyrelsen i Kopparbergs län* befarar, att frigivningen skulle tvinga över en del av de hittills i allmän lokal trafik verksamma trafikutövarna till fjärrtrafik. Härigenom kunde den lokala transportförsörjningen komma att eftersättas.

Vad angår det mot behovsprövningens slopande anförda argumentet, att kvarstående behovsprövning för övrig lastbilstrafik därigenom skulle försvåras, måste beaktas att i den mån aktuell driftstatistik över den yrkesmässiga trafikens sysselsättning lägges till grund för provningen avspeglar denna statistik sysselsättningsläget inom hela det ifrågakommande trafikområdet och inkluderar sålunda också skogsbilarnas transportarbete. Någon principiell ändring av de på driftstatistiken grundade förutsättningarna för behovsprövningen skulle sålunda icke inträda. Svårigheten ligger i stället däri, att tillståndsmyndigheten vid sin bedömning av de framtida trafikbehoven icke känner storleken av den potentiella tillgången på skogsbilar. Då riktpunkten för tillståndsgivningen är en allmän liberalisering av den yrkesmässiga trafiken, bör det ligga närmast till hands att icke fästa alltför stor vikt vid denna potentiella tillgång utan huvudsakligen grunda kvarvarande behovsprövning på de aktuella sysselsättningsförhållandena. Skulle därigenom på något håll en temporär överdimensionering av den yrkesmässiga bilparken uppstå, så är detta en företeelse som alltid kan uppkomma vid effektiv konkurrens och som man sålunda måste räkna med även sedan all behovsprövning avskaffats.

Argumentet att i lokal trafik insatta större lastbilar kunna vid frigivning av skogskörslorna komma att överföras till fjärrtrafik har av trafikutredningen behandlats i betänkande I (sid. 357 f). Det torde få ankomma på biltrafiknämnden att inom ramen för den liberalisering av den yrkesmässiga fjärrtrafiken, som föreslås i det följande, på lämpligt sätt övergångsvis styra denna utveckling till undvikande av en alltför brådstörtad omställning.

Trafikutredningen förordar sålunda i anslutning till det tidigare framförda principiella betraktelsesättet men jämväl under hänsynstagande till angelägenheten av att liberaliseringen snarast möjligt får sin verkan på det för exportindustrin viktiga skogsbrukets område — där såsom nämnts ett fullständigt och omedelbart borttagande av behovsprövningen också tillstyrkts av flertalet remissinstanser — ett borttagande av behovsprövningen för skogskörslor med lastbil utan någon temporär begränsning till lokala transporter. I sistnämnda hänseende har utredningen tagit del av vissa numera verkställda kompletterande undersökningar, vilka ge vid handen att ehuru transporter av skogsprodukter i vissa fall utföras såsom ren fjärrtrafik — på avstånd upp till 300 km — så faller dock den helt övervägande

delen av dessa transporter inom den lokala trafikens område. Vid detta förhållande synes kravet på den tidigare föreslagna temporära begränsningen till lokala transporter ej behöva vidhållas;

transporter av fyllnads- eller returgoods i samband med mjölktransport.

En mindre restriktiv behovsprövning tillämpas i fråga om

transporter i övrigt med lastbil. Det synes angeläget, att redan under den första och än mer under den andra reformetappen en gradvis skeende anpassning av transportapparaten till slutmålet — en effektiv konkurrens — förberedes och genomföres. Övergången till totalt frångående av behovsprövning torde kunna ske genom att till de tillståndsbeviljande myndigheterna ges direktiv att successivt minska skärpan i behovsprövningen. Trafiktillstånd synas böra meddelas — för såväl lokal trafik som fjärrtrafik ävensom kombinationer av dessa båda trafikformer — inom ramen för en ökningskvot om förslagsvis 15 procent av föregående års transportarbete med lastbilar i beställningstrafik.

Bland de i 33 § 2 mom. gällande yrkestrafikförordning angivna undantagen från skyldigheten att inneha tillstånd till transportförmedling torde redan från och med den första reformetappen böra införas det fall, då i transportförmedling mellan vissa orter utnyttjas uteslutande fordon i buss- eller lastbilslinjetrafik, oavsett om godsbefordringen därvid sker allenast i linjetrafiken eller i kombination med därtill anslutande transportförmedling (jfr sid. 24).

Yrkestrafikförordningens bestämmelser om lokalområden, transportplikt och taxeplikt förutsättas alltså skola tillsvidare gälla under den första reformetappen.

Tidpunkten för övergång till den andra reformetappen kan självfallet bli beroende av hur den begynnande liberaliseringen påverkar trafiksäkerheten samt arbetarskydds- och arbetsmarknadsförhållandena, men rikt-punkten för den första reformetappens varaktighet bör kunna sättas till den 1 juli 1965, motsvarande en etapptid av två år.

2. Den andra reformetappen

Vid den andra reformetappens början den 1 juli 1965 torde få förutsättas, att frågan om beskattning av traktorer och traktorsläpvagnar, som brukas på helt eller delvis med automobilskattemedel byggda eller underhållna vägar, blivit löst och att sålunda traktortrafiken kommit att få bära sitt vägkostnadsansvar.

Från tillämpning av den nuvarande yrkestrafikförordningens bestämmelser undantas helt då ytterligare

sådana transporter med traktortåg av lantbruksprodukter eller förnödenheter för lantbruket, som ej framgå på allmän väg eller, där så sker,

på sådan väg icke äga rum på vägsträcka överstigande 15 kilometer. Till skillnad från skogskörslorna med traktortåg torde de transporter av lantbruksprodukter och förnödenheter för lantbruket, som lantbrukare med traktortåg utför för andra lantbrukares räkning, ofta framgå på allmänna vägar. Det torde dock här såsom regel röra sig om mera sporadiskt förekommande, lokalt begränsade körningar, såvida ej någon form av verklig åkerirörelse etablerats. Då i det följande uti kap. VI antagits, att all yrkesmässig trafik, som blir underkastad yrkestrafikförordningens bestämmelser, liksom hittills må utföras endast av förare som innehar trafikkort, skulle å ena sidan ett hänförande av alla yrkesmässiga traktortågstransporter av lantbruksprodukter under yrkestrafikförordningens bestämmelser i praktiken omöjliggöra det stora flertalet av dessa transporter, enär många lantbrukare, som vilja tillhandagå sina grannar med körningar, med sannolikhet sakna förutsättningar att utan avsevärda föranstaltningar förvärva trafikkort. Att helt undanta ifrågavarande slag av transporter från yrkestrafikförordningens bestämmelser och därmed eventuellt från trafikkortsplikt skulle å andra sidan medföra allvarliga trafiksäkerhetsrisker (jfr sid. 36 och 57). En medelväg synes därför vara att begränsa friheten till de rent lokala körningarna på samma sätt som i fråga om skogskörslorna med traktortåg, vilket skulle förhindra en mer intensiv och systematisk åkeriverksamhet, som icke vore underkastad trafikkortsbestämmelser, utan att omöjliggöra de mera sporadiskt förekommande lokala körslorna. Trafikutredningen har funnit denna lösning vara den för ändamålet bäst lämpade.

Behovsprövningen borttas nu helt även i fråga om

transporter med lastbil eller traktortåg om högst 4 tons maximilast. Med denna viktsgräns synas farhågor för uppkomsten av en oekonomisk trafikefterfrågeinriktning genom ett borttagande av behovsprövningen i fråga om de mindre lastbilarna icke behöva hysas. Å andra sidan blir genom ett dylikt borttagande en stor del av den lokala lastbilstrafiken helt liberaliserad, vilket synes utgöra ett lagom avvägt steg på vägen till fullständig avveckling av behovsprincipen.

Restriktiviteten i tillståndsgivningen mildras nu ytterligare i fråga om

transporter i övrigt med lastbil eller traktortåg. Den årliga kvoten för ökning av beställningstrafiken med lastbil höjes nu för att underlätta en smidig övergång till helt fria nyetableringsförhållanden till 20 procent av det under föregående år utförda transportarbetet i dylik trafik.

Lokalområdesbestämmelser, transportplikt och taxeplikt böra vid denna utvidgning av konkurrensfriheten slopas, varefter liksom för näringslivet i övrigt gällande konkurrenslagstiftning blir det instrument, varigenom det allmänna kan påverka utvecklingen.

Den andra reformetappens varaktighet kan lämpligen — för att icke omställningsstörningar skola uppstå — sättas till två år, d. v. s. tiden den 1 juli 1965—den 30 juni 1967. Skulle erfarenheterna ge vid handen övervägande goda resultat av det här skisserade liberaliseringssystemet, bör dock den andra etappen kunna förkortas.

3. Den tredje reformetappen

I och med inträdandet av den tredje reformetappen, som antas äga rum senast den 1 juli 1967, träder den definitivt omarbetade yrkestrafikförordningen i kraft, och lastbils- och traktortågstrafiken befrias då helt från varje slag av behovsprövning. Det får förutsättas, att det vid denna tidpunkt även beträffande motorfordonen klarlagts vilken vägtrafikbeskattning, som ur samhällsekonomisk synpunkt bör tillämpas, och att denna beskattning också trätt i kraft.

En översiktlig sammanställning av de föreslagna liberaliseringsåtgärder-na återfinnes i *bilaga B*.

KAPITEL V

Etapp- och tidsplanens synkronisering med reformåtgärderna på järnvägsområdet

A. 1953 års trafikutrednings förslag i betänkandet »Svensk trafikpolitik I» rörande reformåtgärder på järnvägsområdet

I betänkande I (sid. 143) föreslog trafikutredningen, att de på järnvägs-
sidan föreliggande belastningarna skulle såvitt möjligt elimineras i ett sam-
manhang. De föreslagna reformåtgärderna på järnvägsområdet voro i hu-
vudsak följande, nämligen

1) åtgärder skulle vidtas för fullföljande av den utav utredningen fram-
lagda tidsplanen för bedrivande av *nedläggningsundersökningar* beträffan-
de trafiksvaga järnvägslinjer;

2) *driftbidrag* skulle lämnas statens järnvägar för förpliktelsen att tra-
fikera de trafiksvaga järnvägslinjer, vilka statens järnvägar ej funne före-
tagsekonomiskt motiverat att driva men som tillsvidare ej nedlagts;

3) inom statens järnvägar skulle affärsbanenätet, å ena, och de trafik-
svaga järnvägslinjerna, å andra sidan, i fråga om den ekonomiska målsätt-
ningen betraktas såsom *två separata rörelsegrenar*;

4) strävan att erhålla viss avkastning å det i statens järnvägar nedlagda
statskapitalet skulle begränsas till den på affärsbanenätet belöpande delen
av detta kapital och inriktas på en *förräntning om tillsvidare mellan 5 och
6 %* av detta kapital;

5) av avkastningen skulle ett belopp motsvarande enligt normalräntefo-
ten å lån från statens utlåningsfonder beräknad ränta å *75 % av affärs-
banenätets statskapital inbetalas till statsverket före avskrivningar*;

6) till *utredning i särskild ordning* borde hänvisas frågan huru uppkom-
mande differens mellan statens järnvägars aktuella pensionsutgifter och
företagets försäkringstekniskt beräknade pensioneringskostnader under de
närmaste decennierna skulle finansieras;

7) sedan ett system med effektiv konkurrens trätt i funktion, skulle
avskrivningar inom affärsbanerörelsen göras *efter konjunkturläget* i form
av variabla avskrivningar under lämpligt avvägd tidsperiod;

8) den ekonomiska målsättningen för de trafiksvaga järnvägslinjer, på
vilka driften tillsvidare måste upprätthållas, skulle inriktas på en *minime-
ring av driftunderskottet* under beaktande av kravet på tillfredsställande
transportförsörjning;

9) *nedskrivning av det på de trafiksvaga järnvägslinjerna belöpande statskapitalet skulle äga rum;*

10) *möjligheter skulle beredas statens järnvägar att differentiera taxorna efter kostnads- och efterfrågeförhållandena därigenom, att maximitaxorna ersattes med normaltaxor, vilka fastställdes av järnvägsstyrelsen och vilka vid tillämpningen finge såväl under- som överskridas;*

11) *statens järnvägar skulle befrias från transportplikt på affärsbanenätet;*

12) *statens järnvägar skulle befrias från skyldigheten till likabehandling av trafikanterna vid vagntilldelning på affärsbanenätet;*

13) *statens järnvägar skulle befrias från skyldigheten till likabehandling av trafikanterna i taxehänseende;*

14) *statens järnvägar skulle befrias från skyldigheten att hålla tillämpade transportavgifter offentliga;*

15) *statens järnvägar skulle underkastas bestämmelserna i 1953 års konkurrensbegränsningslag.*

B. I remissyttrandena över betänkandet framlagda synpunkter på behovet av en synkronisering

Trafikutredningens uppfattning om angelägenheten av att genomföra utav utredningen föreslagna reformåtgärder på järnvägsområdet delas i princip eller i huvudsak av 22 utav de remissinstanser, som uttalat sig på denna punkt, nämligen *chefen för försvarsstaben, riksnämnden (överstyrelsen) för ekonomisk försvarsberedskap, näringsfrihetsrådet, skogsstyrelsen, länsstyrelserna i Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Kalmar, Blekinge, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Västmanlands, Jämtlands och Västerbottens län, järnvägsstyrelsen, järnvägsrådet, Svenska stadsförbundets styrelse, Svenska järnvägsföreningen, Landsorganisationen i Sverige och Svenska järnvägsmanaförbundet.*

Vissa av dessa samt andra remissinstanser framhålla emellertid, att principen om lika villkor i konkurrensen krävde en synkronisering av reformåtgärderna på järnvägs- och landsvägssidan.

Med undantag för *länsstyrelsen i Älvsborgs län*, som anser det försvarligt att prioritera reformåtgärderna på järnvägsområdet, råder sålunda bland de remissinstanser, som uttalat sig på denna punkt, en samstämmig uppfattning rörande behovet av en synkronisering av reformåtgärderna på järnvägs- och landsvägssidan för att principen om lika villkor i konkurrensen skall kunna förverkligas. I denna riktning uttala sig allmänt *näringsfrihetsrådet, länsstyrelserna i Uppsala, Kronobergs, Kristianstads, Skaraborgs, Västmanlands, Västernorrlands, Jämtlands och Norrbottens län, statens biltrafiknämnd, näringsorganisationerna, Svenska mejeriernas riksförening u. p. a., motororganisationerna samt Landsorganisationen i Sverige.*

Vad särskilt beträffar taxesättningen ge *kommerskollegium, näringsfrihetsrådet, länsstyrelserna i Malmöhus och Västerbottens län, arbetsmarknadsstyrelsen, näringsorganisationerna samt motororganisationerna* uttryck för uppfattningen, att en fri taxesättning vid järnvägarna, medan den yrkesmässiga lastbilstrafiken alltjämt skulle vara bunden av offentligt fastställda maximitaxor, icke vore förenlig med principen om likställighet i konkurrenshänseende.

*C. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav
föranledda förslag*

Envar av de utav trafikutredningen föreslagna reformåtgärderna på järnvägsområdet bör med avseende å därigenom för järnvägarna uppkommande konkurrensvillkor jämföras med de i de olika reformetapperna för lastbilstrafiken (från traktortågstrafiken torde här kunna bortses) uppkommande konkurrensbetingelserna i och för utrönande av i vad mån en synkronisering av järnvägs- och lastbilstrafikreformerna på olika punkter är påkallad för åstadkommande av lika villkor i konkurrensen. De synpunkter, som böra anläggas vid en dylik jämförelse, avse den grad av frihet som föreligger, resp. inträder för trafikföretagen

- a) att etablera eller utvidga viss trafik;
- b) att nedlägga eller inskränka viss trafik;
- c) att åtaga sig visst transportuppdrag;
- d) att vägra utförande av visst transportuppdrag;
- e) att bestämma över sin ekonomiska målsättning;
- f) att bestämma över sin taxesättning;
- g) att tillämpa differentierad kundbehandling vid tillhandahållandet av transportmedel;
- h) att tillämpa differentierad kundbehandling i taxehänseende; samt
- i) att själva bestämma över offentlighållandet av ingångna transportavtal.

När det gäller rätten att etablera eller utvidga viss trafik utöver ramen för redan disponerad transportkapacitet äro och komma statens järnvägar att förbli i stora drag bundna av statsmakternas beslut i form av beviljande utav anslag för byggande och förbättrande av järnväg och för anskaffning av rullande materiel. Den yrkesmässiga beställningstrafiken med lastbil får från och med den första reformetappen en, visserligen av trafiktillståndsmyndigheternas prövning tillsvidare beroende, men alltmör vidgad frihet att öka sin transportkapacitet.

Inom ramen för redan disponerad men outnyttjad transportkapacitet ha statens järnvägar jämfört med transportförmedlingsföretagen större möjligheter att insätta nya befordringslägenheter. Transportförmedlings-

företagen kunna under de första och andra reformetapperna endast efter prövning öka sina turlistor men ha rätt att fritt insätta större fordon och fordonskombinationer på de fastställda turerna samt även att anordna dubblingsturer. De föreslagna ökningskvoterna om 15 (se sid. 45), resp. 20 (se sid. 46) procent ge emellertid ett gott utrymme för turlisteökningar, varför en mera markant skillnad i utvecklingsmöjligheter här ej uppstår.

De skillnader i etableringsmöjligheter, som under de första och andra reformetapperna kunna anses föreligga, synas icke vara av beskaffenhet att i och för sig behöva påverka tidpunkten för genomförandet av de utav trafikutredningen föreslagna järnvägsreformerna (se sid. 48 f). Icke någon av dessa reformer influerar de legala nyetableringsmöjligheterna inom yrkestrafiken, medan liberaliseringsprogrammet för denna trafik förutser en uppmjukning härvidlag.

I fråga om möjligheten att nedlägga olönsam trafik äro statens järnvägar sämre ställda än lastbils- och transportförmedlingsföretagen. De senare äro här självbestämmande, medan statens järnvägar äro beroende av Kungl. Maj:ts medgivande till järnvägsnedläggning. Det kan därför icke anses medverka till en olikhet i konkurrensvillkor, att trafikutredningens förslag om fortsatta nedläggningsundersökningar (se sid. 48 punkt 1) omedelbart och under hela övergångstiden fullföljes. Någon skyldighet att upprätthålla olönsam trafik åvilar icke lastbils- och transportförmedlingsföretagen. Däremot ha statens järnvägar trafikeringsplikt med avseende å de trafiksvaga järnvägslinjer, som det ej medgetts dem rätt att nedlägga. För likställighet i arbetsbetingelserna är det därför nödvändigt att statens järnvägar erhålla av utredningen föreslaget driftbidrag (se sid. 48 punkt 2) redan från och med den första reformetappen.

Rätten att åtaga sig visst transportuppdrag inom ramen för tillgänglig transportmedelskapacitet är i princip densamma för statens järnvägar som för åkeriföretagen. Emellertid förekomma vissa fall (se betänkande I sid. 357), då lastbilar till följd av villkorsföreskrift få användas antingen uteslutande eller huvudsakligen för lokala transporter. Denna begränsning kan i praktiken anses ha en motsvarighet i det förhållandet, att statens järnvägar för att tillgodose lokala trafikbehov måste anordna vissa tåg såsom lokalgodståg, medan övrig godstrafik ombesörjes med fjärrgodståg. Statens järnvägar ha dock frihet att själva bestämma om sina tågplaner, medan en innehavare av lastbil, vars användning begränsats genom villkorsföreskrift av nyss angivet slag, ej utan trafiktillståndsmyndighetens prövning kan få villkoret upphävt. Vidare begränsa gällande lokalområdesbestämmelser i viss mån lastbilarnas fria användning. Otvivelaktigt föreligga här skillnader i konkurrensvillkor. Med den mera liberala behovsprövning, som förutsatts bli tillämpad under den första och än mer under den andra reformetappen, då lokalområdesbestämmelserna slopas, och om det fasthållles vid den allmänt accepterade uppfattningen att en av-

veckling av regleringssystemet av flera skäl måste äga rum successivt, kunna dessa skiljaktigheter knappast tillmätas sådan betydelse, att de böra påverka utformningen av reformprogrammet för järnvägstrafiken, i synnerhet som mer än 95 procent av godstransportarbetet på järnväg utgöres av fjärrtrafik och de för lokala transporter insatta lastbilarna därmed äro i stort sett exklusivt lokaltransportmedel på godstrafikens område. Förekommande begränsningar i bilarnas användningsrätt torde under den successiva regleringsuppmjukningens gång böra borttas i mån som de hindra en rationell fordonsanvändning.

Jämlikt 23 § 1 mom. gällande yrkestrafikförordning föreligger transportplikt för innehavare av tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran, under förutsättning bl. a. att avgift erlägges av en eller flera beställare för hel billast, såvitt ej den tillståndsgivande myndigheten föreskrivit annat. I transportförmedling föreligger däremot icke transportplikt (men väl skyldighet att tillämpa fastställd turlista). Transportplikten på beställningstrafikens område är, såsom i trafikutredningens betänkande »Svensk trafikpolitik II» (sid. 38 f) angetts, närmast nominell och utan praktisk betydelse, medan järnvägarnas transportplikt har en klart reell innebörd. Järnvägarna kunna icke undandra sig transportplikt i fråga om styckegods, medan lastbilstrafikens möjlighet att i beställningstrafik och transportförmedling (som f. n. ej är taxereglerad) för styckegodssändning fordra betalning för hel billast gör transportplikten i fråga om styckegods för den helt övervägande delen av den med järnvägarna konkurrerande lastbilstrafiken illusorisk. För att åvägabringa likställighet i praktiken på detta område torde statens järnvägars transportplikt på affärsbanenätet (se sid. 49 punkt 11) från och med den första reformetappen böra inskränkas till att omfatta allenast gods i hela vagnslaster. Från och med den andra reformetappen, då lastbilstrafikens transportplikt förutsatts bli helt hävd, bör också statens järnvägars transportplikt på affärsbanenätet helt slopas.

Över sin ekonomiska målsättning äga lastbils- och transportförmedlingsföretagen redan nu själva bestämma. Det är därför naturligt att trafikutredningens förslag rörande statens järnvägars ekonomiska målsättning (se sid. 48 punkterna 3, 4, 5, 8 och 9) genomföras från och med den första reformetappen. Utredningen finner vidare frågan om finansiering av vissa statens järnvägars pensionsutgifter (se sid. 48 punkt 6) böra göras till föremål för snar utredning. Vad beträffar förslaget om rätt för statens järnvägar att göra avskrivningar inom affärsbanerörelsen efter konjunkturläget i form av variabla avskrivningar under lämpligt avvägd tidsperiod (se sid. 48 punkt 7), har detta av utredningen förutsatts skola träda i kraft sedan ett system med effektiv konkurrens trätt i funktion, vilket medför att denna anordning först skulle komma till stånd från och med den tredje reformetappen. Ytterligare skäl härför utgör den omständigheten,

att ifrågavarande problemställning omfattas av den i början av år 1962 tillsatta affärsverksutredningens utredningsuppdrag.

Den av flera remissinstanser framförda synpunkten, att det icke syntes rimligt att statens järnvägar finge tillämpa en fri taxesättning med stöd av normaltaxor så länge den yrkesmässiga lastbilstrafiken vore bunden av en utav trafiktillståndsmyndighet fastställd maximitaxa, synes i och för sig vägande. Taxeplikten har emellertid i den här förut angivna etappplanen förutsatts skola upphävas för lastbilstrafikens del från och med den andra reformetappen. I konsekvens härmed torde taxeplikten i järnvägstrafiken samtidigt böra slopas (se sid. 49 punkt 10). På samma sätt som förutsatts i fråga om lastbilstrafiken blir därmed även för järnvägs- trafikens vidkommande den allmänna konkurrenslagstiftningen det instrument, varigenom det allmänna kan ingripa för att motverka eventuellt uppträdande tendenser att utnyttja förekommande eller blivande monopolställning med avseende å viss trafik. Trafikutredningen har redan i betänkande I utgått från en ordning av detta slag.

I och med transportpliktens borttagande på lastbils- och traktortågstrafikens områden från och med den andra reformetappen böra också statens järnvägar befrias från skyldigheten till likabehandling av trafikanterna vid vagntilldelning på affärsbanenätet och i taxehänseende (se sid. 49 punkterna 12 och 13)¹ med de begränsningar, som på det trafiksvaga järnvägsnätet föranledas av kravet på tillfredsställande transportförsörjning. Några liknande skyldigheter föreligga icke på lastbils- och traktortågstrafikens områden. Statens järnvägars verksamhet bör å andra sidan — såsom nyss nämnts — från och med den andra reformetappen underkastas bestämmelserna i 1953 års konkurrensbegränsningslag (se sid. 49 punkt 15).

Någon skyldighet att hålla tillämpade transportavgifter offentliga föreligger ej för åkeri- och transportförmedlingsföretagen. I och med att taxeplikten slopas för järnvägarnas vidkommande från och med den andra reformetappen, bör för deras del även offentlighetstvånget hävas (se sid. 49 punkt 14).¹

¹ Ledamoten Kollberg har i betänkande I (sid. 384) reserverat sig häremot.

ANDRA DELEN

ÅTGÄRDER PÅ TRAFIKSÄKERHETENS OCH ARBETARSKYDDETS OMRÅDEN

KAPITEL VI

Översyn av vissa materiella trafiksäkerhets- och arbetarskydds- bestämmelser i fråga om yrkesmässig trafik

Trafikutredningen förutsatte i betänkande I (sid. 146, 319 f och 338 ff), att den lokala yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafikens liberalisering enligt den där föreslagna första reformetappen skulle kombineras med vidtagandet av erforderliga åtgärder för att säkerställa efterlevnaden av yrkes- och vägtrafikförordningarnas ordnings-, trafiksäkerhets- och arbetstidsbestämmelser.

Allmänt ha också de över betänkande I hörda remissinstanserna betonat nödvändigheten av en förbättrad trafikövervakning, och vissa av dem ha ansett en lösning av trafiksäkerhets- och arbetarskyddsfrågorna vara en förutsättning för varje ifrågakommande liberalisering på landsvägstrafikens område.

Det torde sålunda råda enighet om att redan de i den första reformetappen föreslagna liberaliseringsåtgärderna, och än mer den av trafikutredningen planerade liberaliseringen av den yrkesmässiga trafiken i dess helhet, måste samordnas med en — även oberoende härav önskvärd — skärpning av trafikövervakningen, eventuellt kombinerad med en översyn av de gällande trafiksäkerhetsbestämmelsernas materiella innehåll. Härtill kommer det från de i trafiken anställdas organisationer framförda kravet på en översyn av arbets- och vilotidsbestämmelserna och den därmed förenade kontrollorganisationen med hänsyn också till de sociala vådor, som en hårdnande konkurrens kunde befaras medföra.

En översyn av vissa utav de materiella trafiksäkerhets- samt arbets- och vilotidsbestämmelserna liksom av kontrollorganisationen för deras efterlevnad är av ovannämnda skäl påkallad.

A. Trafikkort för förare av lastbil eller traktortåg

1. Gällande bestämmelser

I 27 § gällande yrkestrafikförordning stadgas, att ingen får tjänstgöra såsom förare av bl. a. lastbil eller traktortåg i yrkesmässig trafik utan att ha fått särskilt tillstånd därtill (trafikkort).

Även för förare av traktortåg i yrkesmässig trafik föreligger sålunda enligt huvudregeln trafikföreliggenhet. Vid utfärdande av s. k. sexmånaderstillstånd för traktortåg äger tillståndsmyndigheten dock jämlikt 11 § gällande yrkestrafikförordning dispensera från trafikföreliggenheten, vilket också såsom regel torde ske.

De krav, som ställas på föraren vid trafikföreliggenhetsprov, äro högre än de, som gälla för erhållande av körkort. Sökanden måste enligt bestämmelserna i yrkestrafikförordningen bl. a. ha fyllt 21 år.¹ Vidare skall sökanden, när det gäller trafikföreliggenhet för förande av person- eller lastbil, styrka att han under de senaste sex månaderna i betydande omfattning fört automobil under olika trafikförhållanden, såvida han icke med hänsyn till särskild utbildning kan antas besitta nödig erfarenhet och körvana för att i yrkesmässig trafik föra automobil av det slag, varom är fråga.

Genom förordning den 16 maj 1958, nr 222, har i 29 § 5 mom. vägtrafikförordningen stadgats, att den, som har till yrke att för annans räkning framföra buss eller sådan lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton, eller utryckningsfordon, skall inneha trafikföreliggenhet, därest Kungl. Maj:t så förordnar. Förslag till sådant förordnande har på kommunikationsdepartementets uppdrag uppgjorts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt avlämnats till departementet i februari 1960. Med hänsyn främst till att den redan existerande yrkesmässiga trafiken haft svårigheter att fylla sitt behov av förare med trafikföreliggenhet har dock hittills icke något förordnande om utsträckande av trafikföreliggenheten utfärdats.

Skyldighet att ha trafikföreliggenhet sålunda redan för alla förare i sådan trafik, som är underkastad yrkestrafikförordningen (ca 39 000 fordon), och författningsenlig möjlighet att helt eller delvis utsträcka denna skyldighet till viss privat lastbils- och busstrafik samt viss trafik med utryckningsfordon (uppskattningsvis totalt ca 35 000 fordon) föreligger vidare för Kungl. Maj:t.

¹ Enligt under det andra världskriget tillkomna bestämmelser — ursprungligen kungörelsen den 19 april 1940, nr 293, med vissa bestämmelser om utfärdande av trafikföreliggenhet, numera ersatt av kungörelsen den 23 maj 1952, nr 282, om åldersgräns för erhållande av vissa trafikföreliggenhet — utgör dock tillsvidare åldersgränsen 18 år för erhållande av trafikföreliggenhet för förande av allenast lastbil för befördran av gods.

2. Tidigare framlagda förslag avseende frågan om utsträckande av trafikförsäkringsplikten

a) Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens i samråd med statens biltrafiknämnd i februari 1960 framlagda förslag till förordnanden jämlikt 29 § 5 mom. vägtrafikförordningen

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag går ut på att trafikförsäkringsplikten skall utvidgas till att omfatta jämväl den, som har till yrke att för annans räkning framföra privat buss eller lastbil (däremot ej såsom personbil registrerat utryckningsfordon) enligt följande tidsprogram:

Fordon (uppskattat antal)	Tid för ikraftträdandet (antal år efter förordnandet)
Privata bussar (ca 1 500)	1 år
» lastbilar, totalvikt över 12 ton (ca 7 000)	1 »
» » » 10—12 ton (ca 7 500)	2 »
» » » 9—10 ton (ca 6 000)	3 »
» » » 7—9 ton (ca 11 500)	4 »

Därjämte föreslår styrelsen, i vad gäller trafikförsäkringen för förande av lastbil, införande av två olika kategorier: den ena gällande förande av alla slags lastbilar och den andra gällande förande av lastbilar med totalvikt ej över 7 ton.

Vid remissbehandlingen ha icke några vägande invändningar mot det föreslagna tidsschemat anförts.

b) 1953 års trafikutrednings förslag i samband med det i betänkandet »Svensk trafikpolitik I» framlagda förslaget om frigivande av yrkesmässiga skogskörslor med traktortåg

Trafikutredningen anförde i betänkande I (sid. 315 f), att vad frågan om förarkompetens vid framförande av traktortåg i yrkesmässig trafik beträffade, föreläge enligt yrkestrafikförordningen skyldighet för förare att inneha trafikförsäkringskort, vilket innebure krav bl. a. på god körskicklighet vid förande av motorfordon. Ehuru det syntes önskvärt att traktorföraren besitte erforderlig körskicklighet — något som i och för sig kravet på innehav av körkort för traktor ej säkerställde, emedan förarprov för erhållande av dylikt körkort ej innefattade prov på körskickligheten — skulle det enligt utredningens mening icke fylla avsett syfte att i fråga om yrkesmässig traktortågs- trafik uppställa krav på innehav av kör- eller trafikförsäkringskort för bil, vid vars framförande körtekniken ju vore en annan än vid förande av traktortåg. Utredningen hade icke heller funnit sig böra i nämnda betänkande framlägga förslag om särskilt körskicklighetsprov för framförande av traktortåg i yrkesmässig trafik, enär denna fråga torde böra prövas i ett vidare sammanhang. Utredningen fann det emellertid angeläget, att utvecklingen efter frigivandet av de yrkesmässiga skogskörslorna med traktortåg nog följdes av trafiksäkerhetsvårdande myndigheter, utredningar och organisationer

samt att, om så skulle visa sig erforderligt, ytterligare trafiksäkerhetsföreskrifter i fråga om traktortrafiken utfärdades.

Av de remissinstanser, som yttrat sig över betänkande I i förevarande hänseende, finner *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* det motiverat att slopa kravet på trafik kort vid yrkesmässiga transporter med traktortåg, och *Åkeriföretagarnas centralförening i Stockholm* anser under hänvisning bl. a. till rådande svårigheter för den yrkesmässiga lastbilstrafiken att besätta sin nuvarande bilpark med trafik kortschaufförer samt till kravet på likställighet i konkurrenshänseende, att nuvarande möjlighet till dispensering från trafik kortsplikt i fråga om traktortågstransporter borde utsträckas till att avse skogskörslor i allmänhet. Övriga remissinstanser, som yttrat sig i denna fråga (jfr sid. 36), nämligen *statens trafiksäkerhetsråd*, *länsstyrelserna i Stockholms, Örebro, Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län*, *statens biltrafiknämnd*, *arbetarskyddsstyrelsen* samt *Svenska transportarbetareförbundet*, anse däremot, att kraven på förarkompetens i form av innehav utav kör- eller trafik kort snarare med hänsyn till trafiksäkerheten borde skärpas, då det gällde framförande av traktortåg på allmänna vägar.

3. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag

Vid det trafikpolitiska handlandet böra trafiksäkerhetsfrågorna i möjligaste mån lösas med sikte på den trafiksituation, som framstår såsom ett slutmål för detta handlande, d. v. s. en av andra hänsyn än ordnings- och trafiksäkerhetshänsyn obunden trafik, vare sig denna bedrivs yrkesmässigt eller ej. Någon anledning att på yrkesmässig trafik ställa andra trafiksäkerhetskrav än dem, som böra gälla för trafiken i övrigt, föreligga därför icke med mindre det kan antas, att de särskilda förhållanden, under vilka den yrkesmässiga trafiken kan komma att bedrivas, göra speciella trafiksäkerhetsåtgärder nödvändiga. Vad gäller frågan om trafik kortsplikt bör sålunda denna i princip behandlas såsom ett allmänt trafiksäkerhetsproblem och endast föranleda särbestämmelser för förare i yrkesmässig trafik, därest körning i sådan trafik — genomgående eller för vissa fall — får anses innebära trafiksvårighetsmoment utöver de eljest normalt förekommande. Till denna fråga ha statsmakterna redan tagit viss ställning i princip genom 1958 års ändring i vägtrafikförordningen (29 § 5 mom.), som ger Kungl. Maj:t möjlighet att för den, som har till yrke att för annans räkning framföra bl. a. lastbil med totalvikt överstigande 7 ton, föreskriva trafik kortsplikt, även där det icke rör sig om förande av bil i yrkesmässig trafik. Någon motsvarande möjlighet med avseende å förande av tyngre traktortåg på allmän väg i trafik, som ej är underkastad yrkestrafikförordningens bestämmelser, finnes däremot ej.

Om man på sätt här diskuterats anser att trafiksvårighetsgraden bör vara det i princip avgörande för trafikförsäkringsplikten, bör konsekvensen bli, att under likartade trafikförhållanden någon skillnad icke göres mellan förande av fordon i yrkesmässig trafik eller yrkesmässigt förande av fordon i privat trafik för annans räkning, å ena, samt förande av eget fordon i privat trafik för egen räkning, å andra sidan. Likartade förhållanden ha emellertid enligt den av riksdagen godkända propositionen 1958: 69 (sid. 68) icke ansetts föreligga i en utsträckning, som motiverar ett likställande. Det torde därför finnas goda skäl att — med hänsyn till det utredningsarbete, som på detta område utförts av 1953 års trafiksäkerhetsutredning och vilket lagts till grund för nämnda proposition, och med beaktande av att ett fullständigt utnyttjande av den i 29 § 5 mom. vägtrafikförordningen lämnade fullmakten enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag förutsatts erfordra en övergångstid om fyra år — lägga gällande lagstiftnings materiella bestämmelser till grund för en utvidgning av trafikförsäkringsplikten på sikt, i vad gäller lastbilstrafiken.

I och med att några särbestämmelser om trafikförsäkring vid yrkesmässig trafik icke anses påkallade, höra trafikförsäkringsföreskrifterna — eller de föreskrifter om förarkompetens med vilka dessa kunna komma att ersättas — i princip icke hemma i yrkestrafikförordningen, varför det bör övervägas att i stället reglera denna fråga i vägtrafikförordningen. Trafikutredningen har utgått från att så för framtiden kommer att ske men att trafikförsäkringsbestämmelser — eller deras motsvarighet — komma att fortsatt gälla för bl. a. *all sådan yrkesmässig trafik, som blir underkastad yrkestrafikförordningen.*

a) Förare av traktortåg i yrkesmässig trafik

Avgörande för frågan om införande av trafikförsäkring för förare av traktortåg i yrkesmässig trafik eller eljest yrkesmässigt för annans räkning synes vara den omfattning, i vilken dessa traktortåg användas på allmän väg, d. v. s. ingå såsom element i den allmänna landsvägstrafiken.

Olika uppfattningar ha, såsom tidigare nämnts, framförts rörande den utsträckning, i vilken traktortåg vid ett frigivande av de yrkesmässiga skogskörslorna skulle komma att uppträda i den allmänna landsvägstrafiken. Den mest utbredda uppfattningen torde vara den, att skogskörslor med traktortåg huvudsakligen utföras och även vid en liberalisering skulle komma att utföras i terräng och på basvägar. Ehuru flertalet över betänkande I hörda remissinstanser anser, att traktorer och traktorsläpvagnar i princip böra bära sitt vägkostnadsansvar, ha de — såsom nämnts — avstyrkt den i betänkandet föreslagna provisoriska traktorskatten såsom icke svarande mot detta ansvar. När nu i kap. IV föreslås, att frigivandet av de yrkesmässiga skogskörslorna med traktortåg under de första och andra reformetapperna skall begränsas till körningar, som på allmän väg framgå å sträcka om högst 15 km, och därför i varje fall icke under den första etappen

sammankopplas med införande av traktorbeskattning, synas ej heller skäl föreligga att i detta sammanhang införa trafik kortsplikt för dessa körningar. Likaledes synes frigivandet av de mera sporadiskt förekommande traktor-tågtransporterna av lantbruksprodukter och förnödenheter för lantbruket med den begränsning till rent lokala körningar, som nu föreslås av trafikutredningen, icke påkalla trafik kortsplikt för denna trafik. Sådana yrkesmässiga transporter på gator och allmänna vägar med traktortåg, som komma att falla utanför nämnda liberaliseringsområden, komma däremot vid denna anordning fortsatt att vara underkastade yrkestrafikförordningen och inbegripas i den tilltänkta allmänna liberaliseringen av dess konkurrensbegränsande bestämmelser. Härigenom bli förare av s. k. trafiktraktorer alltså underkastade trafik kortsplikt, och det trafiksäkerhetsmässiga kravet i detta hänseende bör tillgodoses genom att den i 11 § gällande yrkestrafikförordning tillsviðare medgivna dispensmøjligheten utnyttjas endast i rena undantagsfall.

b) Förare av lastbil

Det torde beträffande trafik kortsplikten för förare av lastbil här först böra uppmärksammas, att 27 § gällande yrkestrafikförordning uppställer krav på trafik kortsinnehav i all yrkesmässig trafik, sålunda bl. a. i fråga om *alla lastbilar* i dylik trafik, medan fullmakten i 29 § 5 mom. vägtrafikförordningen är begränsad till att avse lastbilar med en totalvikt överstigande 7 ton. Det skulle möjligen ur de principiella synpunkter, som inledningsvis framförts, kunna ifrågasättas, huruvida denna olikhet i krav på yrkesmässig och annan trafik är motiverad av någon skillnad i trafiksvarighetsgraden med avseende å lättare lastbilar i de båda kategorierna. Begränsningen av trafik kortskravet i fråga om de privata lastbilarna har enligt propositionen 1958: 69 tillkommit närmast för att åstadkomma analogi med färdskrivarbestämmelserna, som avse endast lastbilar med totalvikt överstigande 7 ton. Möjligen skulle kunna hävdas, att trafiksvarighetsmomentet i fråga om alla tyngre lastbilar är så pass påtagligt, att samtliga dylika bilar böra inordnas under trafik kortbestämmelserna, medan i fråga om de lättare lastbilarna det högre förarkompetenskravet i den yrkesmässiga trafiken skulle kunna härledas från större trafikintensitet i den yrkesmässiga transportverksamheten. Oavsett hur härmed må förhålla sig, synes emellertid anledning att bortta trafik kortskravet för de lättare lastbilarna i yrkesmässig trafik icke föreligga, sedan det numera vunnit hävd, medan å andra sidan tillräckliga skäl för en fordran på högre förarkompetens för lättare lastbilar i privat trafik tillsviðare ej kunna sägas ha blivit anförda ur trafiksäkerhetssynpunkt. Såsom inledningsvis i detta avsnitt anförts torde nu icke anledning föreligga till en ändring av innehållet i de materiella bestämmelserna på denna punkt.

II Trafikutredningen har i betänkande I (sid. 146) uttalat sig för ett bibe-

hållande i princip av yrkestrafikförordningens ordnings- och trafiksäkerhetsbestämmelser vid en liberalisering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken, såvida icke särskilda omständigheter skulle föranleda till annat (se t. ex. förslaget om undantagande av snökörslor från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser, a. a. sid. 334). Den i kap. IV skisserade lösningen med en liberalisering, som sker i form av dels behovsprövningens borttagande i fråga om vissa slag av transporter och vissa lättare lastbilar, dels mindre restriktiv tillståndsgivning i övrigt, ligger helt i linje med denna tanke. I avbidan på den definitivt omarbetade yrkestrafikförordningens ikraftträdande vid den tredje reformetappens början bli gällande förordnings trafikkortsbestämmelser alltjämt tillämpliga på den liberaliserade trafiken. Även i övrigt förlorar flertalet av de mot utredningens förslag framförda invändningarna i styrka vid en dylik lösning.

Den från visst håll uppgivna svårigheten att anskaffa trafikkortschaufförer skulle vid nyetablering eller utökning av åkerirörelse inom yrkestrafikförordningens ram närmast bli en bland frågorna om tillgång och pris på för rörelseexpansionen erforderliga produktionsfaktorer. Helt annorlunda ställer det sig däremot vid en tillämpning av fullmaktsbestämmelsen i 29 § 5 mom. vägtrafikförordningen. Man har här att göra med ett stort antal handels- och industriföretag, som ombesörja sina transporter med egna bilar, förda av yrkeschaufförer som i vissa fall inneha allenast körkort. Ett förordnande jämlikt nämnda författningsrum måste ta hänsyn till eventuellt uppträdande svårigheter för såväl företagen som deras anställda i samband med proven för erhållande av trafikkort. Det gäller här icke enbart bilinspektionens kapacitet för dessa prov; en del anställda körkortschaufförer kunna antas ha svårigheter att förvärva (eller i varje fall dokumentera) trafikkortskompetens. Den 1 januari 1961 funnos ca 2 700 privata lastbilar med totalvikt överstigande 15 ton, av vilka den helt övervägande delen kan antas förd av yrkeschaufförer, om vilkas eventuella trafikkortsinnehav intet är känt. Sättes gränsen för den första ettåriga övergångsperioden enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag vid 12 tons totalvikt, kommer förordnandet, såsom tidigare nämnts, att omfatta privata lastbilar med totalvikt därutöver till ett antal av ca 7 000. Det anförda talar för ett mera försiktigt framgående vid trafikkortspliktens utvidgning, och trafikutredningen förordar därför, att totalviktsgränsen efter den första ettåriga övergångsperioden, förslagsvis med utgång den 30 juni 1963, sättes vid 15 tons totalvikt samt att erfarenheterna av övergången något avvaktas innan förordnande för den andra ettåriga övergångsperioden meddelas.

I propositionen 1958: 69 (sid. 71) anges, att fullmakten i 29 § 5 mom. vägtrafikförordningen lämpligen bör utnyttjas så, att de nya reglerna efter en tidsfrist av ungefär ett år göras tillämpliga å yrkesförare av de allra tyngsta fordonen och sedermera efterhand utsträckas att gälla jämväl förare av övriga åsyftade fordonstyper, därvid för genomförande av reformen i full

utsträckning torde böra anslås en tid av 4—5 år. Enligt vad här nyss diskuterats bör den första övergångsperioden inriktas på de tyngsta enheterna (totalvikt överstigande 15 ton). Då det väsentliga synes vara, att förande av såväl tunga lastbilar som tunga kombinationer av lastbil och släpfordon (dragfordon med påhängsvagn, lastbil med tvåaxlad släpvagn etc.) underkastas de strängare kraven, torde det vara lämpligast, att de nya reglerna i den första och även i vissa av de senare övergångsperioderna göras tillämpliga på förande av *fordon eller fordonskombinationer* med viss angiven totalvikt (varvid med hänsyn till av besiktningssinstrumenten framgående viktsdata dock vid förande av dragbil med påhängsvagn från dragbilens totalvikt bör dragas dess maximilast). Sättes därvid totalviktsgränsen i en första omgång vid 15 ton, ökar givetvis härigenom i viss utsträckning det antal förare som enligt vad ovan sagts skulle bli underkastat trafikförsörjningsplikt.

Konklusionen av vad här anförts blir, *att* en liberalisering inom den nuvarande yrkestrafikförordningens ram av den yrkesmässiga lastbilstrafiken icke i och för sig är beroende av en tilltänkt utsträckning av trafikförsörjningsplikten med stöd av 29 § 5 mom. vägtrafikförordningen, även om en given följd blir att i yrkesmässig trafik efterfrågan på trafikförsörjningschaufförer ökar, *och att* de trafiksäkerhetsmässiga förarkompetenskraven med den av trafikutredningen avsedda fortsatta tillämpningen av bestämmelserna i 27 § gällande yrkestrafikförordning eller eventuellt nya, motsvarande bestämmelser i vägtrafikförordningen bli fullt tillgodosedda.

B. Besiktning av lastfordon

Alltsedan tillkomsten av 1906 års förordning om automobiltrafik ha ifrågakommit flera olika slag av förfaranden för att genom besiktning och godkännande av lastbilar (och efterhand även släpfordon till dylika samt traktorer) konstatera deras trafikvärdighet. Man har sålunda laborerat med *dels* en initialbesiktning vid fordonets insättande i trafik, i det följande benämnd *registreringsbesiktning*, *dels* av särskild anledning påkallad ombesiktning utav redan i trafik insatt fordon, i det följande benämnd *ombesiktning på förekommen anledning*, *dels* godkännande av fordon för användning i yrkesmässig trafik och *dels* slutligen periodisk ombesiktning av fordon i trafik. Härtill ha år 1961 kommit bestämmelser om *särskild kopplingsbesiktning av släpvagnar* i trafik.

1. Registreringsbesiktning

Den gällande vägtrafikförordningen av år 1951 stadgar registreringsplikt i fråga om alla motorfordon (utom mopeder), med gummihjul eller band försedda traktorer samt släpfordon som dragas av bil. Förutsättning för registrering och brukande är att det registreringspliktiga fordonet undergått registreringsbesiktning eller upptagits i ett på grundval av typbesiktning

utfärdat typintyg. När typintyg utfärdats för fordon, skall så anses som om fordonet godkänts vid registreringsbesiktning. Någon registrerings- och besiktningsskyldighet i fråga om släpfordon som drages av traktor föreligger däremot ej. Registrerings- och typbesiktning verkställs av besiktningsman.

2. Ombesiktning på förekommen anledning

Enligt *gällande vägtrafikförordning* skall kontrollbesiktning ske, därest länsstyrelse funnit påkallat att meddela föreläggande om sådan besiktning. Även polisman eller besiktningsman äger efter flygande inspektion meddela dylikt föreläggande. Har registrerat fordon efter utfärdandet av gällande besiktningsinstrument eller typintyg underkastats sådan ändring, att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i instrumentet eller intyget, skall fordonet undergå ny registreringsbesiktning.

Den förnyade besiktningen verkställs av besiktningsman, och i avbidan på godkännande vid kontrollbesiktning kan fordonet beläggas med körförbud.

3. Godkännande av lastfordon för användning i yrkesmässig trafik

Alltsedan tillkomsten av 1906 års förordning och intill den 1 september 1957 gällde att automobil (och sedermera även släpfordon) för att få brukas i yrkesmässig trafik måste vara godkänd för användning i sådan trafik av vederbörande trafiktillståndsmyndighet. Enligt 1940 års *yrkestrafikförordning* grundades godkännandeprövningen på ett av besiktningsman utfärdat intyg, att fordonet var lämpligt för trafiken ifråga (*lämplighetsintyg*), samt på besiktningsinstrumentets uppgifter eller, om fordonet ej var registrerat, på av sökanden meddelade uppgifter om fordonets beskaffenhet, motsvarande dem som vid registrering skulle införas i bilregistret. Lämplighetsintyg beträffande släpfordon innehöll bl. a. regelmässigt en uppgift om att släpfordonet var lämpligt för koppling till viss eller vissa angivna lastbilar eller traktorer, s. k. *kombinationsintyg*. Anledningen till föreskriften om godkännande var de särskilda krav, som på sin tid ansågos böra ställas på fordon avsedda för användning i viss yrkesmässig trafik.

I en *motion (II: 182) till 1957 års riksdag* föreslogs att föreskrifterna om godkännande av lastbil och släpfordon för användning i yrkesmässig trafik skulle slopas. I motionen anfördes till motiv härför:

Vid prövning av ansökningar om godkännande av fordon torde länsstyrelserna merendels ta hänsyn till beskaffenheten av vägarna kring den för fordonet anvisade stationsorten. Genom godkännandeförfarandet komma därmed utövarna av yrkesmässig biltrafik i ett sämre läge än innehavare av lastbil och släpfordon för godsbefordran i egen regi, industrier, skogsbolag, m. fl., vilka endast äro underkastade bestämmelserna om besiktning för fordons registrering och vilken senare besiktning äger rum utan hänsynstagande till tillåtna axel- och boggitryck. Särskilt i samband med de under senare år av länsstyrelserna utfärdade s. k. vinter-

kungörelserna angående vägtrafiken ha nackdelarna för utövarna av yrkesmässig lastbilstrafik i här berört avseende blivit påtagliga. För erhållande av godkännande för sitt fordon måste utövaren av yrkesmässig trafik merendels klassa ned detsamma med avseende å totalvikt och därmed även reducera fordonets tillåtna lastförmåga, maximilast. Denna reduktion av totalvikt och maximilast sker med hänsynstagande till de normalt för vägarna tillåtna axel- och boggitrycken. När sedan länsstyrelserna i sina vinterkungörelser upplåta vägarna för högre axeltryck kan utövare av yrkesmässig trafik merendels icke tillgodogöra sig detta utan att först besiktiga om sitt fordon och erhålla nytt godkännande av länsstyrelsen, en omgång som är såväl omständlig som betungande.

Med hänsynstagande till den standard som bilfabrikationen numera uppnått, den effektiva bilbesiktning vi numera ha och den skärpning av polisövervakningen över fordonen som successivt genomförts synes hittillsvarande specialprövning av lastbilarna i yrkesmässig trafik i form av särskilt godkännande ej längre erforderlig. De för yrkesmässig lastbilstrafik avsedda fordonen synas i stället i förevarande avseende böra jämiställas med de i privat trafik använda lastbilarna, vilket innebär, att fordonens lämplighet för trafik fastställs vid den besiktning, som föregår fordonets registrering.

Andra lagutskottet anförde i utlåtande nr 21 över motionen bl. a. följande.

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 trafiktillståndet 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 miss-hushållning 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 fordonens 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 läns-

styrelserna och bilbesiktningsmännen samtidigt som trafikutövarna besparas kostnader och besvär.

Sedan 1957 års riksdag i skrivelse nr 224 anhållit om sådan ändring i yrkestrafikförordningen, att lastbil och för godsbefordran avsett släpfordon finge användas i yrkesmässig trafik utan särskilt godkännande härför, ändrades genom *förordning den 27 juni 1957, nr 474*, bl. a. 25 § yrkestrafikförordningen på sådant sätt, att föreskriften om godkännande av lastbil eller släpfordon för godsbefordran i yrkesmässig trafik borttogs och ersattes med föreskrift om skyldighet att till trafiktillståndsmyndigheten anmäla i trafiken använt fordon, varvid samtidigt föreskrevs att i yrkesmässig trafik för godsbefordran icke finge användas lastbil eller släpfordon, vars maximilast överstege den största last, som enligt trafiktillståndet finge befordras med fordonet, såvida icke länsstyrelsen på särskilda skäl medgäve annat.

4. Periodisk ombesiktning av lastfordon

Periodisk ombesiktning av lastfordon har i växlande utsträckning varit föreskriven alltsedan 1906 års *förordnings* tillkomst. Enligt denna ålåg det trafiktillståndshavaren att under tredje kalenderåret från det, då besiktning av automobil som användes i yrkesmässig trafik senast ägt rum, uppvisa automobilen hos besiktningsman för förnyad besiktning i och för utrönande, huruvida automobilen fortfarande vore i föreskrivet skick. I 1916 års *förordning om automobiltrafik* utsträcktes den periodiska ombesiktningen till att omfatta även automobiler i privat trafik, vilka skulle besiktigas vart tredje år, medan ombesiktning av automobiler i yrkesmässig trafik nu skulle ske minst en gång varje kalenderår. Genom 1923 års *förordning om motorfordon* slopades ombesiktningstvånget för de privata fordonen, medan bestämmelsen för automobiler i yrkesmässig trafik kvarstod. I 1930 års *motorfordonsförordning* bibehölls också denna bestämmelse, med den modifikation att den periodiska ombesiktningen skulle ske sist inom ett år efter närmast föregående besiktning.

I samband med tillkomsten av 1936 års *motorfordonsförordning*, som dock ej innehöll föreskrifter om yrkesmässig trafik, vidtogs den ändringen i alltså gällande delar av 1930 års *motorfordonsförordning*, att den periodiska ombesiktningen av lastbilar i yrkesmässig trafik slopades. 1935 års automobilbesiktningssakkunniga hade i sitt betänkande föreslagit att den periodiska ombesiktningen skulle bibehållas endast för personbefordran i yrkesmässig trafik. Departementschefen anförde härom i den till grund för författningsändringen liggande *propositionen 1936: 30* (sid. 25 ff):

Meningarna om nyttan av dessa besiktningar hava bland de hörda myndigheterna varit i hög grad delade. Bland de skäl, som tala för ett avskaffande av ifrågasvarande besiktningar, har framhållits, att desamma icke skulle innebära någon garanti för att fordonen under tiden mellan två besiktningar hölles i föreskrivet skick. Redan en kort tid efter skedd besiktning kunde nämligen fel uppstå å de

vid besiktningen undersökta delarna av fordonet. Särskilt lastbilarna vore på grund av de stora påfrestningar, för vilka de ofta utsattes, i behov av en ständig översyn, oavsett huruvida en periodisk efterbesiktning ägde rum. Vidare har ifrågasatts, huruvida någon sådan principiell skillnad föreläge mellan yrkesfordon och privata fordon, som kunde motivera, att, såsom nu är fallet, endast de sistnämnda äro befriade från efterbesiktningstvång.

Å andra sidan har till stöd för besiktningarnas bibehållande bland annat gjorts gällande, att de medförde den stora fördelen, att fordonen åtminstone en gång årligen underginge en noggrann eftersyn. Det kunde nämligen antagas, att ett relativt stort antal fordon kort innan de uppvisades för besiktningsmannen finge undergå justering eller reparation å verkstad. Efterbesiktningarnas betydelse finge därför icke bedömas endast med hänsyn till de vid besiktningstillfällena upptäckta felen och framställda anmärkningarna.

För egen del vill jag till en början uttala, att det synes, som om betydelsen av frågan om efterbesiktningarnas bibehållande eller avskaffande från åtskilliga håll i icke ringa mån överdrivits.

Flertalet av de synpunkter, som framförts för och emot ett bibehållande av efterbesiktningarna, kom tillsynes jämväl vid förarbetena till 1923 års motorfordonsförordning, vilken i motsats till tidigare förordning i ämnet ej upptog periodisk efterbesiktning för privata motorfordon. Sålunda ansågs på många håll, att ett befriande av sistnämnda fordon från efterbesiktningstvånget kunde förväntas medföra allvarliga faror ur trafiksäkerhetssynpunkt. Såvitt erfarenheten hittills visat torde emellertid farhågorna icke hava besannats. Det torde nämligen icke kunna påvisas, att de privata fordonens underhåll efter besiktningstvångets avskaffande blivit eftersatt i större utsträckning än tidigare. — — —

I likhet med de sakkunniga anser jag, att ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt skäl näppeligen föreligger att göra principiell skillnad mellan de privata och i yrkesmässig trafik använda fordon. Då ett återinförande av en föreskrift om periodisk efterbesiktning för de privata fordonen icke synes böra ifrågasättas, vore, därest hänsyn toges enbart till förenämnda synpunkt, givetvis konsekvensen härav, att jämväl fordon i yrkesmässig trafik befriades från efterbesiktning. De sakkunniga hava emellertid framhållit, att ur andra synpunkter en efterbesiktning kunde anses motiverad för sistnämnda slag av fordon. Den allmänhet, som begagnade sig av dessa fordon, kunde nämligen, med hänsyn till att yrkesmässig trafik finge utövas endast efter tillstånd av vederbörlig myndighet och med av denna godkända fordon, med visst fog uppställa särskilda krav på att fordonen vore i sådant skick, att deras begagnande under normala förhållanden icke skulle behöva medföra fara för trafikantens person eller egendom. Nämnda synpunkt hava de sakkunniga funnit äga särskild tillämpning i fråga om personbilar. Fördenskull har förordats, att dessa alltjämt borde efterbesiktigas en gång om året. Då däremot i fråga om lastfordon samma garantier från offentlig myndighets sida knappast syntes erforderliga, hava de sakkunniga ansett lastfordonen kunna befrias från efterbesiktningstvånget.

Beträffande sistnämnda fordon anser jag mig kunna utan större tvekan dela de sakkunnigas uppfattning, i synnerhet som jag i likhet med dem förutsätter, att den i statspolisens utökade trafikövervakning ingående fordonskontrollen icke minst kommer att inriktas på att tillse, att ifrågavarande slag av fordon uppfylla uppställda föreskrifter i trafiksäkerhetshänseende. Med hänsyn till detta förhållande kan nämnda övervakning sägas innebära en ersättning för den slojade kontrollen i form av efterbesiktning. — — — Även om det möjligen kan ifrågasättas, om en flygande kontroll från statspolisens sida i alla hänseenden kan ersätta den

periodiska efterbesiktningen, torde likväl en dylik kontroll, rätt utövad av en därtill skolad statspoliskår, utgöra en fullt tillräcklig ersättning för den periodiska efterbesiktningen såvitt avser lastbilar i yrkesmässig trafik. Skulle det mot förmodan visa sig, att underhållet av lastbilarna efter ifrågavarande besiktningars avskaffande kommer att eftersättas i sådan grad, att detta inverkar menligt på trafiksäkerheten eller medför andra olägenheter, synes frågan om en återgång till nu gällande bestämmelser böra upptagas till prövning.

År 1942 infördes bestämmelser om periodisk ombesiktning av gengas- och acetylendrivna motorfordon. 24 § 1 mom. *gällande vägtrafikförordning* stadgar periodisk ombesiktning — kontrollbesiktning — inom ett år efter närmast föregående besiktning i fråga om motorfordon och släpfordon, som äro inrättade uteslutande för brandväsendet eller för transport av sårade eller sjuka, motorfordon, som användas för övningskörning i körskola, samt acetylen- och gengasdrivna motorfordon. Samma föreskrift gäller enligt 25 § 4 mom. *gällande yrkestrafikförordning* i fråga om motorfordon och släpfordon, som användas för personbefordran i yrkesmässig trafik.

I slutet av år 1960 tillsattes 1960 års *utredning angående kontrollbesiktning av bilar m. m.* med uppdrag att verkställa utredning angående periodisk kontrollbesiktning av motorfordon och släpfordon. I uppdraget ingick bl. a. att undersöka möjligheterna till periodisk ombesiktning av fordonsbeståndet genom besiktningsverksamhet utövad av inspektionsanstalter i enskild regi. Denna utredning har i ett nyligen avgivet betänkande rörande säkerhetsinspektion av motorfordon och släpvagnar (SOU 1962:29) föreslagit årlig ombesiktning, benämnd *säkerhetsinspektion*, av registrerade motorfordon och släpvagnar till sådana.

5. Särskild kopplingsbesiktning av släpvagnar

I *propositionen 1961:130* anförde föredragande departementschefen att det för att komma till rätta med spörsmålet om betryggande kopplingsanordningar å släpvagnar icke räckte med att bestämmelser infördes om standardisering av kopplingsanordningar eller om periodisk efterbesiktning eller annan liknande kontroll av fordonsbeståndet. Vad som fordrades vore en helt ny typ av besiktning, som ginge ut på att fastställa, om en viss släpvagn vore lämpad att kopplas till viss bil, jämte förbud mot att låta släpvagn dragas av bil med mindre dylik besiktning ägt rum och fordonen därvid godkänts för koppling till varandra.

På grundval av den av riksdagen godkända propositionen infördes genom *förordning den 26 maj 1961, nr 297*, i vägtrafikförordningen en ny bestämmelse, 24 a §, enligt vilken, därest Kungl. Maj:t förordnat, att släpvagnar av visst slag skola undergå särskild kopplingsbesiktning, sådan släpvagn efter utgången av tid, som anges i förordnandet, ej får dragas av bil med mindre bilen och släpvagnen samtidigt inställts hos besiktningsman och släpvagnen av denne godkänts för koppling till bilen. Genom *kungörelse*

den 27 juli 1961, nr 445, om särskild kopplingsbesiktning förordnade Kungl. Maj:t, att släpvnagar med totalvikt över 3 ton, med undantag för påhängsvagnar, skulle undergå särskild kopplingsbesiktning *samt att de tider, efter vilka sådana släpvnagar ej utan godkännande vid kopplingsbesiktning finge dragas av bil, skulle utgöra för*

2-axlad släpvagn med mindre avstånd mellan axlarna än 2 m: den 30 september 1961,

1-axlad släpvagn: den 31 december 1961; och

annan i kungörelsen avsedd släpvagn: den 31 mars 1962.

Genom beslut den 10 februari 1961 uppdrog slutligen Kungl. Maj:t åt 1960 års utredning *angående kontrollbesiktning av bilar m. m.* att utreda samtliga de föreskrifter, som från trafiksäkerhetssynpunkt borde gälla med avseende å beskaffenheten och kontrollen av kopplingsanordningar för släpfordon, ävensom de bestämmelser i övrigt rörande dylika kopplingsanordningar, som kunde påkallas ur nämnda synpunkt.

6. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag

Ur de synpunkter, som här diskuteras, synes det icke vara påkallat att nu och i förevarande sammanhang överse de materiella bestämmelser, som reglera förfarandet med registreringsbesiktning, ombesiktning på förekomsten anledning och den nyinförda särskilda kopplingsbesiktningen. En mera allmän användning av traktortåg på gator och allmänna vägar synes visserligen i princip böra föranleda att därvid brukade släpfordon underkastas de allmänna besiktnings- och registreringsbestämmelserna, men vid den begränsning tillsvidare av frigivandet utav de yrkesmässiga skogs- och lantbrukskörslorna med traktortåg, som här tidigare i kap. IV föreslagits, synes införande av skyldighet till initialbesiktning — även om den ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt kan ha berättigande — icke framstå såsom en förutsättning för eller följd av liberaliseringsåtgärden såsom sådan. Särskild utredning av spörsmålet om besiktnings- och registreringsskyldighet i fråga om traktorsläpvnagar ter sig emellertid angelägen före den tredje reformatappens allmänna frigivande av traktortågstrafiken, vilken då med sannolikhet kommer att i icke obetydlig utsträckning ingå såsom ett element i den allmänna vägtrafiken. Frågan om ett dylikt frigivande måste också bedömas mot bakgrunden av de risker ur trafiksäkerhetssynpunkt, som kunna befaras vara förenade med traktortågens användning i allmän trafik med hänsyn såväl till deras i huvudsak på annan användning inriktade konstruktion som till uppkommande förändringar i framkomligheten på vägarna. Även ur denna synpunkt är särskild utredning påkallad.

I det föregående (sid. 57) har framhållits, att trafiksäkerhetsfrågorna i möjligaste mån böra lösas med sikte på den trafiksituation, som framstår såsom slutmål för det trafikpolitiska handlandet. Frågorna om besiktning av lastfordon böra icke utgöra något undantag härvidlag. 1960 års kontroll-

besiktningsutredning föreslår i sitt här tidigare berörda betänkande (SOU 1962: 29) införande av skyldighet till årlig ombesiktning — säkerhetsinspektion — utav samtliga registrerade motorfordon och släpvagnar vid särskilda för detta ändamål inrättade inspektionsanstalter i enskild regi, därvid någon skillnad mellan lastfordon i yrkesmässig och i privat trafik ej ifrågakommer. Med hänsyn till de skäl, vilka anförts för periodisk ombesiktning såväl i direktiven för nämnda utredning, där nödvändigheten av en förbättrad fordonskontroll starkt understrukits, som av kontrollbesiktningsutredningen själv, synes införandet av en dylik ombesiktning böra ingå bland förutsättningarna för den ifrågasatta liberaliseringen av lastbilstrafiken. Kontrollbesiktningsutredningen föreslår i sitt betänkande, att den årliga ombesiktningsskyldigheten skall införas från och med den 1 juli 1963, vilket innebär att den första ombesiktningsperioden skulle vara avslutad den 1 juli 1964. Med en dylik anordning skulle vid en den 1 juli 1963 inträdande liberalisering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken däri brukade bilar och släpvagnar, som äro äldre än ett år, samtliga bli ombesiktigade under liberaliseringens första år.

Den föreslagna besiktningsverksamhetens organisering kan emellertid övergångsvis vid samtidig liberalisering medföra vissa problem, som kräva särskild uppmärksamhet. Det första av dessa avser det fall, att såsom resultat av en bortfallande, resp. mindre restriktiv behovsprövning äldre fordon redan i ett tidigt skede insätts i yrkesmässig trafik och — trots införande av skyldighet till årlig ombesiktning — kanske ej komma att bli föremål för säkerhetsinspektion förrän i slutet av första halvåret 1964. Så t. ex. skulle det kunna tänkas, att den som erhåller trafiktillstånd insätter i trafik en lastbil, som registreringsbesiktigats många år tidigare och vars beskaffenhet därefter ej blivit föremål för någon kontroll. Först då skyldigheten till ombesiktning inträder, vinnes säkerhet för att eventuella brister hos fordonet bli avhjälpta. Ett annat fall kan tänkas bli, att den hårdnande konkurrensen kan medföra benägenhet hos vissa trafikutövare att uppskjuta ur trafiksäkerhetssynpunkt önskvärda åtgärder för underhåll och förnyelse av redan nyttjade fordon till dess ombesiktningsskyldigheten inträder.

Vad gäller nyinsättningen av äldre fordon i yrkesmässig trafik synas här uppkommande problem kunna lösas genom kontrollbesiktning av lastbilar och släpfordon för användning i yrkesmässig trafik på sådant sätt, att dylik besiktning övergångsvis bör krävas, därest fordonet icke undergått säkerhetsinspektion vid härför föreskriven tid, kontrollbesiktning eller registreringsbesiktning inom ett år före dess insättande i trafiken. I fråga om de ca 22 000 lastbilar och ca 7 000 släpfordon, som för närvarande gå i yrkesmässig trafik, skulle givetvis en verkkningsfull åtgärd — i avvidan på säkerhetsinspektionens fullständiga genomförande — vara att likaledes övergångsvis kräva kontrollbesiktning, exempelvis före den 1 januari 1964, av de fordon, som icke under år 1963 undergått säkerhetsinspektion, kon-

trollbesiktning eller registreringsbesiktning. Vid samråd härom mellan trafikutredningen och kontrollbesiktningsutredningen har emellertid den senare ifrågasatt nödvändigheten och lämpligheten av en dylik besiktnings-skyldighet i fråga om det befintliga lastbils- och släpfordonsbeståndet i yrkesmässig trafik. En sådan skyldighet kunde tänkas leda till en anhopning av säkerhetsinspektioner under år 1963, som komme att ställa alltför stora krav på inspektionsanstalternas kapacitet i uppbyggnadsskedet.

Med hänsyn till de sålunda framförda betänkligheterna mot en mera omfattande kontrollbesiktnings-skyldighet vill trafikutredningen såsom övergångsåtgärd förorda allenast införande av bestämmelse, att sådan anmälan, som jämlikt 25 § 2 mom. gällande yrkestrafikförordning utgör villkor för lastbils eller släpfordons användande i yrkesmässig trafik och som göres under tiden den 1 juli 1963—den 30 juni 1964, må anses i behörig ordning fullgjord endast därest fordonet inom ett år före dess insättande i trafiken undergått säkerhetsinspektion vid härför föreskriven tid, kontrollbesiktning eller registreringsbesiktning. Härigenom vinnes i varje fall en viss garanti för att vid nyinsättning eller byte av lastbilar och släpfordon i yrkesmässig trafik kravet på godtagbar fordonsstandard icke eftersättes.

C. Förarens arbets- och vilotid

1. Gällande författningsbestämmelser

Enligt 4 § i 1930 års lag om arbetstidens begränsning — vilken lag äger tillämpning å varje rörelse, vari i regel användas flera än fyra arbetare, men dock ej å arbete som bedrivs av staten — får arbetsgivare icke använda arbetare till arbete under längre tid, raster oräknade, än 45 timmar i veckan och arbetstiden får ej något dygn överstiga 9 timmar. Visst undantag göres dock för arbete med regelbunden skiftindelning.

Från de begränsningar, som sålunda stadgats, få avsteg göras genom kollektivavtal eller efter särskilt medgivande från arbetarskyddsstyrelsen.

De angivna bestämmelserna gälla ordinarie arbetstid. Under vissa i lagen angivna förutsättningar får arbete jämväl utföras på övertid. Utan särskilt medgivande av arbetarskyddsstyrelsen får övertidsarbete utföras under högst 7 timmar per arbetsvecka för förberedelse- och avslutningsarbeten samt vidare högst 48 timmar under loppet av fyra veckor och 200 timmar under loppet av ett kalenderår. Styrelsen kan medge utökning av sistnämnda timantal till 350.

1949 års arbetarskyddslag äger tillämpning å varje rörelse, vari arbetstagare användes till arbete för arbetsgivares räkning. Enligt 17 § denna lag skall, då arbetstagare utför arbete under minst sex timmar av dygnet, arbetet avbrytas genom en eller flera lämpligt förlagda raster av tillräcklig varaktighet.

Vidare skall enligt lagens 19 § arbetstagare åtnjuta erforderlig ledighet

för nattvila. Avvikelse härifrån får vid vissa särskilda omständigheter ske, och arbetarskyddsstyrelsen kan också medge undantag från huvudregeln.

För varje period om sju dagar skall arbetstagare enligt lagens 21 § såsom regel åtnjuta minst 24 timmars sammanhängande ledighet.

För förare i yrkesmässig trafik gäller enligt *den nuvarande yrkestrafik-förordningen* följande bestämmelser:

28 §.

1 mom. Förare av automobil i yrkesmässig trafik må ej utan uppehåll om minst trettio minuter i följd framföra bilen under längre tid än fem timmar, såvida icke olyckshändelse eller annan dylik särskild omständighet, som ej kunnat förutses, till annat föranleder. Vad sålunda är stadgat skall dock icke, därest ej biltrafiknämnden annat föreskrivit, äga tillämpning å linjetrafik med omnibus eller å körningar uteslutande inom stationsort. Uppehåll om mindre än trettio minuter räknas som körtid.

2 mom. Beträffande förares arbets- och vilotid skall, utöver vad som enligt lagen om arbetstidens begränsning må vara att iakttaga, gälla följande.

Förares arbetstid må under tjugofyra på varandra följande timmar icke, där ej sådan särskild omständighet, som i 1 mom. sägs, annat påkallar, överskrida elva timmar. Då tjänstgöring ej kan på annat sätt lämpligen ordnas, må emellertid arbetstiden utsträckas till tretton timmar, därest arbetstiden under en tidrymd av fyrtioåtta timmar ej överskrider sammanlagt tjugotvå timmar.

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

Föraren skall åtnjuta minst nio sammanhängande timmars vila under varje tidrymd av tjugofyra timmar räknat från början av vilken tjänstgöring som helst, därest ej sådan särskild omständighet, som i 1 mom. sägs, annat påkallar. Denna vilotid må emellertid två gånger under varje period av sju sammanhängande dygn minskas till lägst sju timmar.

Då synnerliga skäl därtill föranleda, äger biltrafiknämnden medgiva avvikelse från bestämmelserna i detta mom. Beslut härom skall, såvitt angår företag, å vilket lagen om arbetstidens begränsning är att tillämpa, fattas efter samråd med arbetsrådet.

30 §.

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

Med stöd av sistnämnda stadgande har utfärdats

Statens biltrafiknämnds kungörelse den 20 juni 1941 (SFS nr 603) angående skyldighet för vissa förare av automobil i yrkesmässig trafik att föra anteckningar angående arbetstid m. m.

1 §. Förare av automobil i yrkesmässig trafik skall med de undantag, som angivas i 2 §, i särskild förarbok anteckna arbets- och körtid enligt nedan meddelade bestämmelser.

Förare må icke för nu ifrågavarande ändamål samtidigt använda mer än en förarbok.

2 §. Bestämmelserna i denna kungörelse skola icke äga tillämpning på förare av automobil, därest och i den mån han

enligt av offentlig myndighet fastställd turlista framför omnibus eller person-automobil i linjetrafik, eller

enligt av polismyndighet i stad meddelat trafiktillstånd i beställningstrafik för personbefordran framför automobil huvudsakligen inom stad eller dess närmaste omgivning.

3 §. Förarbok skall bestå av minst femtio på förhand numrerade sidor och vara upprättad enligt härvid fogat formulär. Anteckningar i densamma skola enligt vid formuläret fogade anvisningar verkställas med bläck eller anilinpenna snarast möjligt efter det anledning därtill förekommit.

4 §. Förare skall under färd, då anledning till anteckning i förarbok kan förekomma, medföra boken. På begäran av tillståndsbeviljande myndighet, besiktningsman eller polismyndighet skall han tillhandahålla förarboken för granskning.

5 §. Förarbok skall av föraren förvaras under minst ett år från den dag, sista däri förekommande anteckning avser.

6 §. Om ansvar för överträdelse av bestämmelserna i denna kungörelse är stadgat i förordningen om yrkesmässig automobiltrafik 34 § 2 mom.

2. Gällande kollektivavtals bestämmelser

Gällande kollektivavtal, vilka innehålla bestämmelser om förares arbetstid, utgöras av *dels* ett antal avtal mellan Biltrafikens arbetsgivareförbund och Svenska transportarbetareförbundet eller vissa av dess avdelningar för anställda inom åkeri-, drosk- eller bussrörelse, mellan Taxi intresseförening och Svenska transportarbetareförbundets avdelning nr 7 (Stockholm) för anställda inom droskrörelse samt mellan Göteborgs trafik AB m. fl. bussföretag i Göteborgstrakten och Svenska transportarbetareförbundets avdelning nr 3 (Göteborg) för anställda inom bussrörelse, *dels* avtal mellan Handels arbetsgivareorganisation och Handelsanställdas förbund för chaufförer och lagerpersonal, *dels* ramavtal för anställda i skogsarbete, *dels* avtal mellan Svenska lantarbetsgivareföreningen och Svenska lantarbetareförbundet för anställda i jordbruket *och dels* slutligen ett stort antal avtal berörande här förut ej nämnda branscher inom Svenska arbetsgivareföreningens verksamhetsområde. Här kan av praktiska skäl endast några få av dessa avtal närmare behandlas.

Kollektivavtalen mellan *Biltrafikens arbetsgivareförbund och Svenska transportarbetareförbundet* eller vissa av dess avdelningar beträffande arbete i åkerirörelse — inalles fyra avtal — innehålla i stort sett ensartade bestämmelser om förares arbetstid. Den ordinarie arbetstiden skall, raster oräknade, utgöra i genomsnitt 45 timmar per helgfri vecka, fördelad med högst 8½ timmar per dag måndagar—fredagar samt med högst 5½ timmar å lördagar. Den ordinarie arbetstiden kan utsträckas till 9 timmar måndagar—fredagar, om helledig dag förlägges till lördag. Vid helkontinuerligt treskiftarbete är den ordinarie arbetstiden, raster oräknade, dock i genom-

snitt 42 timmar per vecka. Övertidsarbete får förekomma i den utsträckning som 1930 års arbetstidslag medger. I fjärrtrafik skall bilen vara bemannad med två förare då körningen beräknas omfatta mer än 7 timmar av tiden kl. 17—7, såvida avlösning ej ordnas under färden. Vid körning utanför Skandinavien och Finland skall bilen jämväl vara bemannad med två förare, om körtiden per dygn överstiger 8 timmar eller bilen är försedd med släpvagn.

Gällande kollektivavtal mellan *Handelns arbetsgivareorganisation och Handelsanställdas förbund* beträffande chaufförer stadgar jämväl en ordinarie arbetstid, raster oräknade, om 45 timmar per helgfri vecka. Övertidsarbete får, när arbetsgivaren anser förhållandena så påfordra, förekomma även under annan tid än den, till vilken enligt avtalet den ordinarie arbetstiden må förläggas.

3. Uttalanden av 1960 års riksdag och i betänkandet »Svensk trafikpolitik I» av 1953 års trafikutredning

Andra lagutskottet behandlade vid 1960 års riksdag i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 62 bl. a. de gällande bestämmelserna på förevarande område. Vad utskottet därvid anförde återfinnes i betänkande I (sid. 342 f), vartill här torde få hänvisas.

Trafikutredningen framhöll i anslutning härtill, att av utskottet i utlåtandet berört, till statens trafiksäkerhetsråd genom Kungl. Maj:ts skrivelse den 22 november 1957 lämnat uppdrag att uppgöra förslag till åtgärder för motverkande av olyckor i motorfordonstrafiken, helt eller delvis förorsakade av uttröttnings hos föraren, omfattade ett ämnesområde av väsentlig betydelse för bl. a. yrkestrafikförordningens framtida utformning, och att det därför vore angeläget att den mera genomgripande revision av denna förordning, som utfördes inom trafikutredningen, kunde tillgodogöras resultatet av trafiksäkerhetsrådets utredningsarbete på området.

Av de över betänkande I hörda remissinstanser, som yttrat sig i denna fråga, anser *länsstyrelsen i Älvsborgs län*, att nuvarande möjligheter att kontrollera efterlevnaden av bl. a. föreskrifterna om förarens arbetstid icke äro tillfredsställande. *Arbeterskyddsstyrelsen*, *generalpoststyrelsen*, *statens biltrafiknämnd*, *Landsorganisationen i Sverige*, *Svenska järnvägsmanufakturbundet* och *Svenska transportarbetareförbundet* vilja göra yrkestrafikförordningens bestämmelser angående förarens arbets- och vilotid tillämpliga även på väsentliga delar av den icke yrkesmässiga trafiken. Behovet av en översyn utav ifrågakvarande bestämmelser understrykes även av *länsstyrelserna i Stockholms och Malmöhus län*, *Folkbrörelsernas motorförbund Fomo* samt *Svenska lasttrafikbilägareförbundet*, medan *länsstyrelsen i Blekinge län* och *Kooperativa förbundets styrelse* finna det böra ankomma på vederbörande parter på lastbilstrafikens arbetsmarknad att själva reglera hit hörande frågor.

4. Statens trafiksäkerhetsråds i december 1961 framlagda förslag

Med en den 20 december 1961 dagtecknad skrivelse har statens trafiksäkerhetsråd till Kungl. Maj:t överlämnat en promemoria med förslag till vissa lagstiftningsåtgärder på ifrågavarande område. I promemorian anföres bl. a., att rådet vid sitt förslag beaktat sociala och andra synpunkter endast i den mån de sammanfölla med trafiksäkerhetssynpunkter. Även om resultaten av en på trafiksäkerhetsrådets uppdrag utförd vetenskaplig undersökning av trötthetsfaktorns betydelse för uppkomsten av trafikolyckor ej lämnade något direkt stöd för en ändring av de gällande reglerna om arbets- och vilotid m. m., syntes det dock främst ur allmänt sociala synpunkter motiverat att genomföra en sänkning av den i 28 § yrkestrafikförordningen angivna tiden å 11 timmar. Det vore vidare enligt rådets mening en ändamålsenlig åtgärd att även för den s. k. firmakörningen införa motsvarande regler. Rådet hade här ansett att i första rummet borde komma i fråga det alternativ, som under lagstiftningen hänförde alla bussar, lastbilar och utryckningsfordon. Rådet framlägger på grundval av sina överväganden följande förslag till ändring i yrkes- och vägtrafikförordningarna.

Yrkestrafikförordningen:

28 §.

1 mom. Förare av — — — som körtid.

Vid tillämpning av detta stadgande skall beaktas även verksamhet som förare av sådant fordon som avses i 29 a § vägtrafikförordningen.

2 mom. Beträffande — — — följande.

Förares arbetstid må under tjugofyra på varandra följande timmar icke, där ej sådan särskild omständighet, som i 1 mom. sägs, annat påkallar, överskrida nio timmar.

I arbetstiden — — — arbetsrådet.

Vägtrafikförordningen:

Om körtid och vilotid m. m.

29 a §.

Den som framför buss, lastbil eller utryckningsfordon skall vara underkastad de i 28 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik givna bestämmelserna angående körtid och vilotid m. m.

Förare som nyss sagts är jämväl skyldig att, därest icke i särskilda fall medgivits befrielse, föra sådana anteckningar angående arbetstid m. m. som avses i 30 § nyssnämnda förordning. Närmare bestämmelser om sådana anteckningar och om befrielse som nyss sagts meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen förordnar.

Vid tillämpning av detta stadgande skall beaktas även verksamhet som förare i yrkesmässig trafik.

5. Inom Förenta Nationernas Europakommission (ECE) utarbetat förslag till europeisk överenskommelse rörande arbetsförhållandena för besättningen å fordon i internationella landsvägstransporter

Förslaget till rubricerade överenskommelse har nyligen i sina väsentliga delar erhållit sin slutliga avfattning, och överenskommelsen torde komma att framläggas för undertecknande inom en nära framtid.

Förslaget äger endast tillämpning på sådana internationella vägtransporter, som utföras med fordon, vars högsta tillåtna totalvikt överstiger 3,5 ton. I förslaget ingå bl. a. följande föreskrifter.

Artikel 4.

Allmänna bestämmelser.

1. Under varje internationell transport, varå denna överenskommelse äger tillämpning, åligger det trafikutövare och förare att i fråga om längden av arbetstid, vilotid och körtid iakttaga de bestämmelser, som meddelats i den nationella lagstiftningen inom det område, där arbetstagaren vanligen är sysselsatt, liksom även föreskrifterna i där gällande skiljedomar och kollektivavtal, varvid tidberäkningen skall ske i överensstämmelse med sagda lagstiftning, skiljedomar eller kollektivavtal; i den mån de sålunda tillämpliga reglerna icke äro åtminstone lika stränga som föreskrifterna i artiklarna 6, 7, 8 och 9 i denna överenskommelse skola jämväl dessa senare iakttagas.

Artikel 5.

Villkor som skola uppfyllas av förare.

1. Förare av fordon skall ha fyllt 21 år.
2. Förare av fordon skola vara ansvarsställande och pålitliga. De skola besitta tillräcklig erfarenhet och nödiga förutsättningar för utförande av sina åligganden.

Artikel 6.

Dygnsvila.

1. Förare skall ha åtnjutit minst tio sammanhängande timmars vila under en tidrymd av tjugofyra timmar räknat bakåt från vilken som helst tidpunkt, då han för fordonet. Utan hinder härav gäller

a) att den till minst tio sammanhängande timmar bestämda vilotiden må förkortas till åtta sammanhängande timmar högst en gång under en tidrymd av sju dagar;

b) att, då fordonet är bemannat med två förare,

(I) det, såframt fordonet är försett med plats, där förare, som icke för fordonet, kan vila bekvämt i liggande ställning, är tillräckligt att vardera föraren åtnjutit minst åtta sammanhängande timmars vila under en tidrymd av trettio timmar räknat bakåt från den tidpunkt, då han för fordonet,

(II) det i övriga fall är tillräckligt att vardera föraren åtnjutit minst tio sammanhängande timmars vila under en tidrymd av tjugooåttio timmar räknat bakåt från den tidpunkt, då han för fordonet.

2. De vilotider, som angivits i mom. 1 i denna artikel, skola tillbringas utanför fordonet; dock att om fordonet är försett med plats, där vila kan ske be-

kvämt i liggande ställning, ifrågakomna vilotider må tillbringas på sådan liggplats, då fordonet är stillastående. Under dessa vilotider skall föraren vara fri från all tjänst och utan skyldighet att uppehålla sig på eller i närheten av fordonet, under förutsättning att han dessförinnan vidtagit erforderliga åtgärder för att trygga fordonets och lastens säkerhet.

Artikel 7.

Längsta tillåtna körtid.

1. Förare må icke framföra fordon under längre sammanhängande tid än fem timmar. Körtid i vilken avbrott icke skett under minst trettio minuter i följd anses såsom sammanhängande.
2. Den sammanlagda körtiden må icke för någon förare överstiga nio timmar under vilken som helst tidrymd av tjugofyra timmar.

Artikel 8.

Undantagsfall.

Turlistor skola uppgöras på sådant sätt att de icke medföra avvikelser från föreskrifterna i artiklarna 6 och 7 i denna överenskommelse. Såframt icke därigenom trafiksäkerheten trädes för nära må dock, i fall av force majeure, oföresedd försening uppkommen under färden eller olyckshändelse, de i artikel 6 föreskrivna vilotiderna förkortas och de i artikel 7 angivna tidsrymderna och körtiderna förlängas i den utsträckning som erfordras för att trygga fordonets, passagerarnas eller lastens säkerhet och för att föraren skall kunna nå fram till lämplig plats för uppehåll eller, beroende på omständigheterna, till resans mål.

Artikel 9.

Veckovila.

Envar förare skall för kalenderår räknat åtnjuta femtiotvå dygns vila, såvitt möjligt fördelade med en dag i veckan. Veckovilan bör i regel kunna åtnjutas i förarens hemort. Veckovilan skall omfatta tjugofyra sammanhängande timmar och skall i regel omedelbart föregås av den dagliga vilotiden. Veckovilan skall såvitt möjligt förläggas till söndag eller allmän helgdag.

6. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag

Trafikutredningen har i remissutlåtande den 7 mars 1962 över trafik-säkerhetsrådets ovan (sid. 73) berörda förslag anført bl. a. följande.

I allt väsentligt regleras arbets- och vilotiden för förare i yrkesmässig trafik av bestämmelserna i 28 § yrkestrafikförordningen och 1930 års lag om arbetstidens begränsning samt av gällande kollektivavtal. Med den allmänna inställning till trafiksäkerhetsfrågornas lösning, som trafikutredningen har, torde utvecklingsarbetet på detta område böra inriktas på den framtida trafiken såsom sådan, utan någon åtskillnad mellan yrkesmässig och annan trafik, såvida icke behov av särbestämmelser på något område är motiverat av trafiksäkerhetsskal. Några sådana särskilda motiv för en differentierande behandling av olika slag av buss- och lastbilstrafik ha icke anförts; tvärtom har från olika håll framhållits att i stort sett samma skal tala för en likartad reglering av arbetstiden för den yrkesmässiga och privata trafikens förare. Det synes därför ur trafiksäkerhetssynpunkt vara att förorda, att reglerna i 28 § yrkestrafikförordningen göras tillämpliga på alla förare av buss eller lastbil. Mot trafiksäkerhetsrådets förslag

på denna punkt torde endast den erinringen böra göras, att förslaget förutsätter, att arbets- och vilotidsbestämmelserna skola avse förande av privata bussar och lastbilar utan undantag, medan 28 § 1 mom. yrkestrafikförordningen från bestämmelsernas tillämpning, därest ej biltrafiknämnden föreskrivit annat, undantar linjetrafik med buss och sådana andra yrkesmässiga körningar, som framgå uteslutande inom stationsort. Privata bussar och lastbilar kunna dock framföras under förhållanden, som äro helt likartade med de här nämnda, t. ex. regelbundna arbetartransporter med buss i industriföretags regi och lokal varudistribution med lastbil. Biltrafiknämnden synes för dylika fall böra beredas möjlighet medge undantag från arbets- och vilotidsbestämmelsernas tillämpning.

När det därefter gäller frågan om det materiella innehållet i reglerna om förarens arbets- och vilotid har trafiksäkerhetsrådet förordnat en skärpning av nuvarande bestämmelser på det sättet, att förarens *arbetstid* under 24 konsekutiva timmar icke, såvida ej olyckshändelse eller annan dylik oförutsedd särskild omständighet föranleder till annat, får överskrida 9 timmar. (I ECE:s förslag rörande de internationella landsvägstransporterna föreskrives, att *körtiden* ej får överskrida 9 timmar under 24 konsekutiva timmar, såvida ej force majeure, oförutsedd försening under färden eller olyckshändelse nödvändiggör viss förlängning.) Samtidigt föreslår trafiksäkerhetsrådet ett slopande av den nuvarande undantagsbestämmelsen, som i de fall då tjänstgöringen ej lämpligen kan ordnas på annat sätt, tillåter att arbetstiden utsträcker till 13 timmar, därest arbetstiden under en tidrymd av 48 timmar ej överskrider sammanlagt 22 timmar. Skulle en undantagsbestämmelse bibehållas, torde dessa tider enligt rådets uppfattning böra ändras till respektive 11, 48 och 18 timmar. Rådet finner sitt förslag motiverat närmast ur allmänna sociala synpunkter.

Vid den liberalisering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken, som trafikutredningen förordar, måste givetvis de konsekvenser, som kunna uppstå i fråga om arbetarskyddet, beaktas. Uppmärksamheten härvidlag synes emellertid böra koncentreras på en verkningsfull kontroll av skyddsbestämmelsernas efterlevnad, och liberaliseringen såsom sådan torde i och för sig icke kunna tagas till intäkt för en skärpning av de materiella bestämmelser, som reglera detta skydd. I den mån sålunda icke en dylik skärpning grundas på trafiksäkerhetsskäl — något som med hittills verkställda utredningar ej kunnat verifieras — synes det böra överlätas åt de kollektivavtalslutande parterna att överenskomma om arbets- och vilotidsfrågornas reglering inom ramen för det socialt godtagbara, och denna ram — för närvarande fastlagd i 28 § yrkestrafikförordningens gällande bestämmelser — torde icke böra minskas annat än därest hittillsvarande bestämmelser framstå såsom socialt sett otillfredställande eller såsom en konfirmation av genom kollektivavtal hävdvunna ytterligare arbetstidsbegränsningar på transportmarknaden. Trafiksäkerhetsrådets motivering av sitt förslag torde icke ge belägg för att någon av dessa förutsättningar nu föreligger.

Vidare har trafikutredningen i remissutlåtande den 24 april 1962 rörande frågan om svenskt biträdande av den ovan (sid. 74 f) omförmälda ECE-överenskommelsen anført bl. a. följande.

Av en jämförelse mellan trafiksäkerhetsrådets förslag och ECE-överenskommelsen framgår, att det förra innehåller strängare bestämmelser med avseende å *arbetstiden* än den senare, som däremot i sin tur förutser strängare bestämmelser i fråga om *vilotiden*. Skulle trafiksäkerhetsrådets förslag komma att genomföras allenast i den omfattning, trafikutredningen i sitt utlåtande tillstyrkt, komma ECE-överenskommelsens bestämmelser att överlag bli strängare än de

nationella svenska bestämmelserna. Någon nödvändighet att för nationell och internationell trafik genomföra uniforma regler på ifrågavarande område synes emellertid icke föreligga. Frågan om en svensk anslutning till överenskommelsen torde böra bedömas fristående och med hänsyn främst tagen till uppkommande verkningar för vårt internationella handels- och transportutbyte. Ur trafik säkerhetssynpunkt kan dock på bedömningen böra inverka det förhållandet, att de internationella transporterna äro av särskilt långdistant natur och därför kräva särskild uppmärksamhet ur arbetarskyddssynpunkt — något som också tagit sig uttryck i de särbestämmelser, som kollektivavtalen innehålla i fråga om fjärrtrafik. Frågan om en eventuell anslutning till överenskommelsen har emellertid — såsom antytts — icke något direkt samband med regleringen av den nationella lastbilstrafiken i Sverige och en tilltänkt liberalisering av densamma. Ur synpunkten av de intressen, som trafikutredningen har att beakta, synes någon erinran mot att Sverige biträder överenskommelsen icke böra resas.

Trafikutredningen har utgått från att bestämmelser om förares arbets- och vilotid närmast böra få sin plats i vägtrafikförordningen, eftersom det här icke rör en fråga som berör enbart den yrkesmässiga trafiken såsom sådan.

D. Återkallelse av trafiktillstånd vid användning av otillåtna konkurrensmedel

1. Gällande bestämmelser

I 19 § första stycket gällande yrkestrafikförordning stadgas:

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

I Björklund och Berglunds kommentar¹ till dessa bestämmelser anföres bl. a. följande.

Bland av Kungl. Maj:t godkända anledningar till återkallelse av trafiktillstånd må nämnas omotiverade överlåtelser av detsamma eller falsk sanningsförsäkran i samband med överlåtelse, rattfylleri eller andra förseelser mot trafikförfattningarna (ex. överskridande av maximilast, oriktig driftstatistik, körning utan kör- eller traffikkort), misskötsel av eller underlåtenhet att upprätthålla trafiken, trafikutövers eller bils flyttning från stationsorten, överträdelse av bestämmelserna om arbetstid, olovlig befattning med spritdrycker, varvid trafikbilen använts. I åtskilliga fall ha dylika anledningar varit kombinerade och i vissa fall har återkallelsen föregåtts av varning eller annan åtgärd.

2. 1953 års trafikutrednings förslag i betänkandet »Svensk trafikpolitik I»

I betänkande I (sid. 319 f) framhöll trafikutredningen bl. a., att risken för att vid en effektivisering av konkurrensen mindre nogräknade trafik-

¹ Björklund-Berglund: Vår vägtrafiklagstiftning, Stockholm 1961.

utöware kunde såsom konkurrensmedel söka utnyttja de möjligheter till otillåtna transportarrangemang, som eventuella brister i kontrollen av trafiksäkerhets- och arbetstidsbestämmelsernas efterlevnad erbjöde, icke finge underskattas. Det låge därför vikt uppå såväl att kontrollen effektiviserades som att reaktionen mot förekommande överträdelser bleve verkningsfull. Den ökade friheten i konkurrensen borde motsvaras av ett ökat ansvar med avseende å frihetens utnyttjande, och uppsåtlig överträdelse i konkurrenssyfte — som hittills vid upptäckt i regel icke medfört att trafiktillståndet kommit i fara utan mera betraktats såsom en ordningsföreseelse som föranlett böter, vilka icke nämnvärt påverkat trafikutöwarens rörelseutbyte — syntes böra betraktas såsom graverande och föranleda tillämpning av 19 § yrkestrafikförordningen.

I sitt remissyttrande över betänkande I uttalar *Svenska transportarbetareförbundet* på denna punkt följande.

Enligt förbundets mening är ur trafiksäkerhetssynpunkt en översyn av bestämmelserna rörande återkallelse av trafiktillstånd en nödvändig åtgärd. Förbundets erfarenhet är den, att illojal konkurrens ofta baseras på brott mot lagar och förordningar och underskridande av gällande löner för de anställda förarna. Sådan social dumping, som konstaterats vid domstolsförhandlingar i dessa frågor, bör således gälla som motiv för återkallelse av trafiktillstånd.

3. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag

Trafikutredningen har — såsom av det ovan anförda framgår — redan i betänkande I angett såsom sin uppfattning, att återkallelse av trafiktillstånd, respektive varning bör ifrågakomma såsom medel att förhindra användningen av otillåtna konkurrensmedel. Det kunde måhända övervägas att i författningstexten ge klarare uttryck åt denna tanke. 19 § yrkestrafikförordningen ger emellertid redan i sin nuvarande lydelse möjlighet till tillståndsåterkallelse, respektive varning vid svåra överträdelser av bestämmelserna i denna förordning, och även när det gäller överträdelser av t. ex. vägtrafikförordningens körhastighetsbestämmelser kan 19 §, därest »synnerlig anledning» till åtgärd förekommer, i undantagsfall tillämpas. Möjligen synes — utöver borttagandet av de trafikreglerande bestämmelserna i fråga om lastbils- och traktortågstrafiken — den ändringen i 19 § motiverad, att denna bör äga tillämpning vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i gällande *trafikförfattningar*. Användandet av otillåtna konkurrensmedel, i synnerhet då detta påverkar arbetarskyddet, torde redan nu och än mer vid en liberalisering av konkurrensbestämmelserna böra vid rättstillämpningen bedömas såsom en *svår* överträdelse, som påkallar tillämpning av bestämmelserna i 19 § yrkestrafikförordningen.

KAPITEL VII

Kontroll av trafiksäkerhets- och arbetarskyddsbestämmelsernas efterlevnad

A. Polisiär kontroll

1. 1953 års trafikutrednings förslag i betänkandet »Svensk trafikpolitik I»

Statspolisintendentens femårsplan för utbyggnad av ordningsstatspolisen — framlagd i anslagsäskanden för budgetåret 1959/60 — upptog följande numerär för ordningsstatspolisen:

den 1 juli 1962	1 054 man
den 1 juli 1963	1 143 »

Trafikutredningen beräknade i betänkande I, att den av utredningen där föreslagna liberaliseringen av yrkestrafikregleringen i den första reform-etappen skulle nödvändiggöra en ytterligare förstärkning av ordningsstatspolisens numerär med ca 10 procent av den i övrigt vid femårsplanens full-följande erforderliga personalkadern. Ordningsstatspolisen skulle sålunda, enligt förslaget, den 1 juli 1963 uppgå till ca 1 260 man.

Trafikutredningen framhöll, att ehuru den del av kontrollarbetet, som avsåge den yrkesmässiga trafiken, endast utgjorde en mindre del av statspolisens arbete på trafikövervakningsområdet, ville utredningen från de synpunkter, den hade att anlägga på frågan, starkt understryka angelägenheten av att ordningsstatspolisens resurser utökades, så att den på ett tillfredsställande sätt kunde lösa de uppgifter, som i nyssnämnda hänseende ålagts densamma. Sammanfattningsvis fann utredningen, att en väsentlig utökning av den trafikövervakning, som skedde bl. a. genom ordningsstatspolisen, erfordrades redan under nuvarande förhållanden och att angelägenheten av en utökning ytterligare accentuerades vid genomförandet av de liberaliseringsåtgärder, som föreslagits. Utredningen förordade därför, att åtgärder snarast måtte vidtas för åstadkommande av denna utökning.

Trafikutredningens förslag om en väsentlig utökning av statspolisen tillstyrkes av 32 remissinstanser, nämligen *statspolisintendenten, statens trafiksäkerhetsråd, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Blekinge, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Örebro, Västmanlands, Kopparbergs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, järnvägsstyrelsen, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Svenska stadsförbundets styrelse, Svenska järnvägsför-*

eningen, motororganisationerna, Folkrorelsernas motorförbund Fomo samt Åkeriföretagarnas centralförening i Stockholm. Vissa av dessa anse förstärkningen utgöra en förutsättning för liberaliseringsåtgärder på vägtrafikområdet, men i viss motsättning härtill uttalar länsstyrelsen i Västmanlands län, att trafiksäkerhetskraven ej finge utgöra svepskäl för bibehållandet av eljest ej påkallade regleringar.

Längre gående åtgärder förordas av Landsorganisationen i Sverige och Svenska järnvägsmanaförbundet, vilka anse trafikutredningens förslag på denna punkt otillräckliga.

I avstyrkande riktning, ehuru med skiftande motivering, uttala sig statskontoret, överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Malmöhus län, Svenska transportarbetareförbundet och Handelsanställdas förbund. Behovet av skärpt trafikövervakning vitsordas dock även av dessa remissinstanser.

2. I 1962 års statsverksproposition framlagt och av riksdagen godkänt förslag

Den 1 juli 1961 uppgick ordningsstatspolisens numerär till 788 man. Enligt en tioårsplan för utbyggnad av ordningsstatspolisen, som statspolisintendenten låtit utarbeta i samband med en tioårsprognos för utgifts- och arbetskraftsbehovet inom statspolisen under budgetåren 1959/60—1969/70 och som byggde på den tidigare omnämnda femårsplanen, skulle för budgetåret 1961/62 erfordras ytterligare 83 man och för budgetåret 1962/63 ytterligare 69 man. I statsverkspropositionen år 1962 (bil. 13 sid. 492 ff) uttalade föredragande departementschefen bl. a., att en förstärkt polisövervakning avsevärt skulle öka trafiksäkerheten på våra vägar. Ordningsstatspolisens resurser vore emellertid alltjämt underdimensionerade. Det vore därför angeläget, att en ytterligare utbyggnad av ordningsstatspolisen kunde ske. För budgetåret 1961/62 hade 40 nya polismanstjänster inrättats. Departementschefen föreslog, att utökningen av ordningsstatspolisen också för budgetåret 1962/63 bestämdes till 40 man. Härigenom skulle ordningsstatspolisens numerär den 1 juli 1963 komma att uppgå till 868 man.

1962 års riksdag har beviljat anslag för den föreslagna utökningen av statspolisen för budgetåret 1962/63.

3. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag

En jämförelse mellan den av trafikutredningen i betänkande I förordade utbyggnaden av ordningsstatspolisen och den av 1962 års riksdag medgivna ger vid handen, att ordningsstatspolisens numerär den 1 juli 1963 skulle uppgå till

	vid full behovstäck- ning enligt betänkande I	enligt femårsplanen	enligt tioårsplanen	faktisk numerär
antal man	1 260 (100 %)	1 143 (90 %)	940 (75 %)	868 (69 %)

I den del liberaliseringen av lastbilstrafiken sker i form av en mindre restriktiv tillståndsgivning torde utvecklingen på detta trafikområde kunna väntas förlöpa i mera lugn takt. Större möjligheter att anpassa tillståndsprövningen också efter de för trafikövervakning faktiskt tillgängliga resurserna erbjuda sig härigenom. Av statspolisintendentens och andra remissinstansers yttranden över betänkande I framgår emellertid, att ordningsstatspolisens resurser även med den av 1962 års riksdag medgivna utökningen redan i och för sig anses klart underdimensionerade för övervakning av den existerande trafiken och att en liberalisering som leder till hårdnande konkurrens — i vilken form den än genomföres — måste komma att ytterligare accentuera denna brist. Flera remissinstanser anse också att en lösning av övervakningsproblemet måste föregå liberaliseringens genomförande.

Med hänsyn till de antagbara rekryterings- och utbildningsmöjligheterna vill det synas som om den av trafikutredningen såsom önskvärd angivna utökningen av ordningsstatspolisen endast skulle kunna genomföras på längre sikt. En utväg till förstärkning av trafikövervakningen på den polisiära sidan kunde då möjligen tänkas vara att rekrytera och utbilda viss polispersonal med sikte enbart på trafikövervakningsarbetet och sålunda ge avkall på övriga nu uppställda utbildningskrav. Av bl. a. amerikanska erfarenheter att döma är det i hög grad *förekomsten* av trafikpolis på gator och vägar och ej så mycket dess kontrolleringripanden, som påverkar de vägfarandes uppträdande i trafiken. Särskild utredning på denna punkt synes vara att rekommendera.

Även andra, den polisiära kontrollen kompletterande övervakningsformer — närmast i form av arbetsinspektion för vägtrafiken — torde emellertid, såsom i det följande anföres, böra övervägas.

Det torde även med beaktande av möjliga kompletterande åtgärder få anses vara synnerligen angeläget att vid den liberalisering av lastbilstrafiken, som här förutsatts bli påbörjad den 1 juli 1963, redan i initialskedet ordningsstatspolisens numerär uppbringas till åtminstone tioårsplanens nivå. Tillgodoseendet av detta krav liksom en fortsatt successiv utbyggnad synes utgöra en förutsättning för att liberaliseringen skall komma till stånd.

B. Efterhandskontroll av färdskrivardiagram

1. 1953 års trafikutrednings förslag i betänkandet »Svensk trafikpolitik I»

För kontrollen av färdskrivardiagram disponerade biltrafiknämnden vid tiden för avgivandet av betänkande I (våren 1961) följande personal, nämligen 1 förste byråsekreterare, 1 assistent och 2 skrivbiträden. Dessa personalresurser angavos då förslå för granskning årligen av ca 30 000 diagram

och nämnden hade därvid inriktat sitt granskningsarbete — som omfattade lastbilar och bussar uteslutande i yrkesmässig trafik — på lastbilar i fjärrtrafik och bussar i internationell trafik. Den yrkesmässiga trafikens diagram beräknades årligen uppgå till minst 3 milj., vartill kom de privata fordonens diagram om uppskattningsvis 2½ milj. per år, vilka ej underkastades någon efterhandsgranskning överhuvudtaget. Trafikutredningen förordade en tillsvidare tillfällig förstärkning av nämndens personalresurser, som möjliggjorde en fördubbling av den dåvarande kontrollkapaciteten under utnyttjande av eventuella för ändamålet lämpade maskinella hjälpmedel.

Av de över betänkande I hörda remissinstanserna tillstyrka 23 bland dem som uttalat sig i förevarande fråga trafikutredningens förslag på denna punkt, nämligen *statspolisintendenten, statens trafiksäkerhetsråd, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Uppsala, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Blekinge, Malmöhus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Kopparbergs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, järnvägsstyrelsen, biltrafiknämnden, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Svenska stadsförbundets styrelse, Svenska järnvägsföreningen samt Folkrörelsernas motorförbund Fomo*. Flera av dessa anse en effektivisering av diagramkontrollen vara en förutsättning för och ett minimikrav vid en liberalisering.

Till förmån för en än mera utvidgad färdskrivardiagramkontroll uttala sig *Landsorganisationen i Sverige, Svenska järnvägsmannaförbundet, Svenska transportarbetareförbundet och Handelsanställdas förbund*.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet och Åkeriföretagarnas centralförening i Stockholm förorda en omprövning av grunderna för utövning av kontroll medelst färdskrivare.

2. I 1962 års statsverksproposition framlagt och av riksdagen godkänt förslag

Genom beslut den 15 september 1961 tillkallade Kungl. Maj:t sakkunniga för utredning angående de tekniska möjligheterna att utnyttja maskinella hjälpmedel för eftergranskning av färdskrivardiagram samt därmed sammanhängande organisatoriska och andra frågor. Vidare uppdrogs genom kungörelse den 15 december 1961, nr 664, åt statens biltrafiknämnd att granska till nämnden överlämnade färdskrivardiagram, varigenom nämnden nu fått formell möjlighet att granska diagram från fordon i såväl yrkesmässig som privat trafik.

I statsverkspropositionen år 1962 (bil. 8, sid. 74) föreslog föredragande departementschefen i avbidan på den ovannämnda sakkunnigutredningens resultat, att möjlighet skulle beredas biltrafiknämnden att tillfälligt anställa arbetskraft för intensifierad manuell granskning av färdskrivardiagram. Medelsbehovet i anledning härav beräknades av departements-

chefen för budgetåret 1962/63 till 75 000 kr. Riksdagen har bifallit det härom framlagda anslagsäskandet.

Inom biltrafiknämndens kansli räknar man med att genom anvisandet av de sålunda anslagna medlen den för efterhandskontroll av färdskrivdiagram från och med budgetåret 1962/63 tillgängliga personalen inom nämnden skulle tillsvidare komma att uppgå till 1 förste byråsekreterare, 2 assistenter och 7 skrivbiträden, vilken personalstyrka kunde beräknas förslå för manuell granskning av ca 350 000 diagram årligen vid nu gällande bestämmelser om förars arbets- och vilotid, motsvarande en stickprovskontroll omfattande ca 6 % av samtliga diagram. Vid en utsträckning av nämnda bestämmelsers tillämplighetsområde på sätt, trafiksäkerhetsrådet föreslagit, kunde granskningskapaciteten beräknas sjunka till ca 125 000 diagram årligen, motsvarande en stickprovskontroll omfattande något mer än 2 % av samtliga diagram. Om granskningsperioden för varje ifrågakommande fordon under ett år skulle sättas till 1, resp. $\frac{1}{2}$ månad, innebär detta procenttal att ca 25, resp. 50 procent av förarna skulle kunna bli kontrollerade per år.

3. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag

Om man utgår från att den tidigare diskuterade utvidgningen av arbets- och vilotidsbestämmelsernas tillämplighetsområde kommer till stånd, synes den ökning av biltrafiknämndens kontrollkapacitet, som i avbidan på resultatet av utredningen rörande användning av maskinella hjälpmedel medgetts av 1962 års riksdag, enligt trafikutredningens uppfattning kunna motsvara de kontrollkrav som från flera remissinstansers sida ansetts böra uppställas såom villkor för en liberalisering av lastbilstrafiken. Av erhållna underhandsuppgifter att döma vill det synas som om tekniska möjligheter till maskinell granskning av diagram kunna komma att föreligga, i varje fall då det gäller den på diagrammen registrerade körhastigheten. När det gäller efterlevnaden av bestämmelserna om förars arbets- och vilotid synes kontrollen — vare sig den utföres manuellt eller maskinellt — främst böra inriktas på sådan körning, där risken för överträdelser av dessa bestämmelser kan antas vara störst, t. ex. i körningar på ackord och i fjärrtrafik. Härigenom skulle kontrollen i realiteten bli betydligt mera effektiv än som framgår av de från biltrafiknämnden uppgivna procenttalen för stickprovskontrollens omfattning. Vid den intensifierade granskning av förarböcker, som i det följande diskuteras, blir vidare diagramkontrollen av mera kompletterande natur.

Trafikutredningen utgår från att goda förutsättningar föreligga att genom lämplig användning av maskinella hjälpmedel och statistisk urvals- metodik även vid en genomförd liberalisering av lastbilstrafiken de resurser, som efter 1962 års riksdags beslut komma att stå till biltrafiknämndens

förfogande för här ifrågavarande diagramkontroll, böra kunna förslå för ändamålet.

C. Kontroll genom statens bilinspektion

Såväl den ifrågasatta successiva utvidgningen av trafik kortsplikten som den tidigare diskuterade övergångsanordningen med kontrollbesiktning av i yrkesmässig trafik nyinsatta lastbilar och släpfordon i avbidan på säkerhetsinspektionens fullständiga genomförande torde ställa ökade krav på statens bilinspektion. Bland de över betänkande I hörda remissmyndigheterna har *länsstyrelsen i Västmanlands län* förordat en sådan förstärkning av bilinspektionen, att en effektiv kontroll av trafiksäkerheten kunde åstadkommas.

Den utvidgning av trafik kortsplikten, som tidigare förordats, därvid trafik kort efter en första övergångsperiod skulle fordras också i privat trafik för förande av buss samt av lastbil eller lastbil med tillkopplat släpfordon i de fall fordonet, resp. fordonskombinationens totalvikt överstege 15 ton, har inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikbyrå beräknats kunna genomföras utan att bilinspektionens ordinarie verksamhet påverkas i nämnvärd grad. Man torde få utgå från att de efterföljande etapperna jämväl skola kunna genomföras under samma förutsättning.

Vad beträffar övergångsvis eventuellt erforderlig kapacitetsökning hos bilinspektionen till följd av kontrollbesiktningsförfarandet, har trafikutredningen vid samråd underhand med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen funnit sig kunna räkna med att någon ökning av denna anledning ej torde bli erforderlig.

D. Kontroll i form av arbetsinspektion

1. Internationella Arbetsorganisationens inlandstransportkommittés i mars 1957 framlagda förslag

Det rubricerade förslaget innefattas i följande, år 1961 ånyo antagna resolution.

Internationella Arbetsorganisationens inlandstransportkommittés resolution den 22 mars 1957 (nr 67) angående arbetsinspektion för vägtrafiken

Internationella Arbetsorganisationens inlandstransportkommitté (Inland Transport Committee of the International Labour Organization), som tillsatts av Internationella Arbetsbyråns (ILO:s) styrelse, avhöll sitt sjätte möte den 11—22 mars 1957 i Hamburg.

Kommittén anser landsvägstransporternas speciella karaktär och den stora trafikökningen i flertalet länder, vars inverkan på trafiksäkerheten ej får underskattas, motivera att erforderliga åtgärder vidtas för att skydda alla berörda parter, d. v. s. arbetsgivare, arbetare och den trafikerande allmänheten.

Kommittén vill vid dessa förhållanden understryka betydelsen av att man tillämpar ett verkningsfullt system med arbetsinspektion för vägtrafiken för att

säkerställa en effektiv efterlevnad av nationellt och/eller internationellt gällande föreskrifter till skydd för dem som arbeta i denna trafik.

Kommittén erinrar om att Internationella Arbetskonferensen (International Labour Conference) år 1947 utfärdade en rekommendation (nr 82) i fråga om arbetsinspektion (i gruvdrift och transportverksamhet), enligt vilken föreslogs, att »varje medlem av Internationella Arbetsorganisationen skulle i fråga om gruv- och transportföretag — inom ramen för vad vederbörande myndigheter funne vara att betrakta såsom dylika företag — tillämpa de system för arbetsinspektion, vilka erfordrades för att säkerställa efterlevnaden av författningsbestämmelser avseende arbetsförhållandena och arbetarskyddet under arbetsutövning».

Det synes vidare kommittén vara önskvärt, att man i de länder, där man avser att införa eller omorganisera system för arbetsinspektion av vägtrafiken, söker utröna vilka regler, som i praktiken visat sig bäst ägnade att säkerställa inspektion av åtgärder för arbetarskydd vid landsvägstransporter.

Kommittén har den 22 mars 1957 antagit följande resolution:

Administrativ organisation av arbetsinspektion för vägtrafiken

1. I de länder, där ett sådant system ännu icke finnes men där vägtrafikens utveckling gör detta motiverat, är det önskvärt att omhänderhavandet av arbetsinspektion för vägtrafiken uppdras åt speciell personal, med sikte på att säkra genomförandet av författningsbestämmelser avseende arbetsförhållandena och arbetarskyddet under arbetsutövning på sätt, som framgår av 1947 års rekommendation om arbetsinspektion (i gruvdrift och transportverksamhet).

2. Utformningen av en administrativ organisation för arbetsinspektion i vägtrafik bör under alla omständigheter möjliggöra att inspektionsverksamheten kan bedrivas effektivt.

3. De intressen, som uppbära en arbetsinspektion för vägtrafiken, och nödvändigheten att icke skapa bristande överensstämmelse mellan anställningsvillkor, å den ena, samt tekniska och trafiksäkerhetsmässiga krav, å den andra sidan, böra resultera i en fullständig samordning av arbetsinspektionsverksamheten, den tekniska inspektionsverksamheten och trafikkontrollen på detta område.

4. Det är önskvärt, att de särskilda åligganden och det ansvar, som åvila envar av de myndigheter, som handha nämnda uppgifter, bli klart bestämda och avgränsade.

5. Ifrågakommande nationella myndigheter böra ha möjligheter att samråda med vederbörande organisationer av arbetsgivare och arbetstagare.

6. Arbetsgivare och arbetstagare böra ges möjligheter att fritt hänvända sig till arbetsinspektörerna, och dylika hänvändelser böra av inspektörerna behandlas såsom absolut konfidentiella i de fall, då så befinnes nödvändigt.

7. Utvecklingen av den internationella trafiken på landsväg ger upphov till speciella inspektionsproblem, särskilt i Europa. Det vore önskvärt att ägare och förare av utländska fordon ställdes under uppsikt av det land, där fordonen framföras. Härför kräves, att arbetsgivarna före avresan, i den utsträckning så är möjligt, ge personalen riktiga upplysningar om bestämmelserna i vederbörande land. I detta sammanhang skulle det vara värdefullt, om de myndigheter, som svara för denna fråga i de olika länderna, toge kontakt med varandra i syfte att få till stånd ett enhetligt (likformigt) tillvägagångssätt vid inspektionen av utländska fordon.

Inspektionspersonalen, dess befogenheter och åligganden

8. För att ombesörja den utvidgade och ökande inspektionsuppgiften i vägtrafiken

synes det i många fall vara önskvärt att öka personalantalet och de hjälpmedel, som ställts till dess förfogande, däribland motordrivna inspektionsfordon.

9. Kompetenskraven för arbetsinspektörer i vägtrafik böra icke sättas lägre än för arbetsinspektörer i allmänhet. Det synes önskvärt att anordna utbildningskurser, särskilt vid karriärens början. Tjänstemän inom verksamhetsgrenar, som samarbeta inom arbetsinspektionen, böra erhålla lämplig utbildning.

10. Arbetsinspektörer i vägtrafiken böra ha fast anställning som är oberoende av regeringsskiftet och av ovidkommande yttre påverkan. Deras väsentliga maktbefogenheter böra vara de som angetts i de internationella fördrag, som innehålla bestämmelser på detta område, speciellt 1947 års överenskommelse om arbetsinspektion. Bestämmelser böra utfärdas för inspektion av såväl stillastående som i gång varande fordon.

Kompetensområde för övervakningen av arbetslagstiftningens tillämpning inom vägtrafiken

11. För att inspektionen skall bli effektiv synes det vara av vikt, att nationella lagar och förordningar innehålla bestämmelser, som utvidga arbetsinspektionens kompetensområde till att omfatta alla företag som bedriva landsvägstrafik (gods och personer, beställningstrafik och trafik för egen räkning).

12. Vad beträffar de arbetarkategorier, som böra underkastas arbetsinspektion bör bemärkas, att i många fall alla slag av arbetare inom här ifrågavarande näringsgren redan äro föremål för sådan inspektion. Det är i varje fall nödvändigt att förarpersonalen underkastas vägtrafikarbetsinspektionen.

13. Myndighetens inspektion av förare som kör eget fordon bör såsom minimum avse efterlevnaden av de bestämmelser, som gälla arbetsförhållandena, på samma gång som säkerheten (minimiålder, fysisk lämplighet, dygnsvila, maximal körtid, minsta antal förare per fordon i visst slags trafik etc.).

14. I länder, där efterlevnaden av bestämmelser till skydd för arbetare i vägtrafik kontrolleras såväl av den allmänna arbetsinspektionen som av den speciella vägtrafikinspektionen, synes det önskvärt att inspektionen bedrivs på sådant sätt att dubbling undviks.

Vägtrafikarbetsinspektionens huvuduppgifter

15. De främsta kontrolluppgifterna för vägtrafikarbetsinspektionen böra särskilt avse följande: arbetstid per dag och per vecka, arbetsdagens utsträckning, maximal körtid, raster, övertid samt dygns- och veckovila, allt i överensstämmelse med vederbörande lands lagbestämmelser.

16. Det är önskvärt att de behöriga FN-organ, som utarbetat föreskrifter avseende villkoren för tillstånd att anställa motorfordonsförare, även utfärda rekommendationer med avseende på efterlevnaden av dylika föreskrifter.

17. Det är även önskvärt att bestämmelser rörande säkerhet, sundhet och social trygghet för arbetare i vägtrafik, vilka ofta falla tillbaka på bestämmelser som gälla för alla industriarbetare, övervakas effektivt. Detsamma gäller trafik-säkerheten på vägarna.

18. De för inspektionen i de olika länderna ansvariga myndigheternas uppmärksamhet bör ånyo speciellt riktas på vissa synpunkter på arbetarskyddet i vägtrafik, som anförts i den allmänna överenskommelsen om ekonomisk reglering av den internationella landsvägstrafiken (General Agreement on Economic Regulations for International Road Transport), som träffats på föranstaltan av FN:s ekonomiska europakommission (ECE), och i det memorandum (nr 51)

angående anställningsvillkor i vägtrafik, som godkänts av inlandstransportkommittén vid dess femte sammanträde.

Inspektionsmetoder i vägtrafiken

Förrättningsplats och inspektionsfrekvens

19. Arbetsinspektion i vägtrafiken bör, så ofta som kräves för att den skall vara effektiv, utföras vid företagens kontor, garage, uppställningsplatser och andra anläggningar samt på vägen. Med hänsyn till vägtrafikens krav bör inspektion på väg inskränkas till ett minimum av väsentligheter, t. ex. besiktning av den individuella kontrollboken.

H a n d l i n g a r

20. Genom nationella föreskrifter bör varje arbetsgivare åläggas att på av behörig myndighet godkänt sätt föra registratur och göra anteckningar i syfte att möjliggöra kontroll utav tillämpningen av bestämmelser rörande arbetarskydd i vägtrafiken.

21. Genom nationella föreskrifter bör all fordonspersonal åläggas att inneha personliga kontrollböcker enligt formulär, som godkänts av den behöriga myndigheten, att bära dessa på sig under tjänstgöring och att tillhandahålla dem på inspektionens anfordran. I vissa specialfall må dock den personliga kontrollboken ersättas med en tidsedel eller något annat system som är lika effektivt.

22. Det synes vara av vikt att den personliga kontrollboken innehåller upplysningar på de punkter som förtecknats i bilaga till denna resolution. En förlaga till personlig kontrollbok torde komma att utarbetas under överinseende av ILO.¹

23. Registratur, anteckningar, personliga kontrollböcker och andra kontrollhandlingar böra stå till inspektionens förfogande under minst tolv månaders tid.

24. Användning av mekaniska hjälpmedel (färdskrivare) för arbetsinspektionsändamål i vägtrafiken, något som hittills föreskrivits endast i vissa länder och för vissa slag av trafik, synes vara av värde såsom kompletterande inspektionsmetod. Det synes önskvärt att de olika länderna i varje fall följa utvecklingen på detta område i samarbete med arbetsgivar- och arbetstagarorganisationerna.

Ansvars- och straffbestämmelser

25. Arbetsgivare och arbetare inom vägtrafiken böra, enligt av den nationella behöriga myndigheten fastställt förfaringsätt, i allmänhet göras ansvariga för brott mot arbetslagstiftningen i vägtrafik.

26. Vägtrafikens arbetsgivare böra vara ansvariga för att de i enlighet med lagbestämmelserna föra de anteckningar och den registratur som kräves för kontroll utav tillämpningen av föreskrifter angående arbetarskydd i vägtrafiken.

27. I vad avser innehav av personliga kontrollböcker bör undersökas möjligheten att bestämma vilken grad av ansvarighet som åvilar arbetsgivarna, å ena sidan, och arbetarna, å andra sidan. Arbetsgivaren bör svara för säkerställandet av att arbetaren före färdens anträdande har boken i sin ägo och att han efter återkomsten har fyllt i den korrekt och i överensstämmelse med arbetsgivarens anvisningar. Förare och medhjälpare böra å sin sida svara för ett korrekt och med fakta överensstämmande ifyllande av de personliga kontrollböckerna och för det personliga innehavet av dem under arbetstiden.

28. Det synes vara av väsentlig betydelse att det i de olika länderna finnes ett pålitligt, snabbt och enkelt tillvägagångssätt för handläggning av överträdelser utav lagbestämmelser angående anställningsvillkor i vägtrafiken.

¹ Så har sedermera skett.

29. Lämpligt avvägda straff för brott mot lagbestämmelser, vilkas efterföljd övervakas av vägtrafikens arbetsinspektion, och för konflikter med inspektörerna under deras tjänstutövning böra införas i den nationella lagstiftningen och utkrävas effektivt. För allvarliga eller upprepade överträdelser bör utdömas straff som svarar mot förseelsens betydelse och som är ägnat att leda till ett strikt iakttagande av bestämmelserna.

Bilaga

Förteckning över uppgifter som böra lämnas i personlig förarkontrollbok.

A. Obligatoriska uppgifter.

1. Arbetsgivarens namn och adress.
2. Förarens namn.
3. Dag eller tidsperiod, som uppgiften avser.
4. Uppgift om när arbetaren slutade sitt föregående tjänstgöringspass (kan lämnas antingen på en föregående sida i boken eller i en särskild ingångskolumn på samma sida).
5. Tjänstgöringspassets början och slut (inklusive raster men exklusive avbrott för vila).

B. Fakultativa uppgifter.

1. Fordonets registreringsnummer eller annat igenkänningstecken.
2. Plats för färdens anträdande.
3. Uppdelning av tjänstgöringspasset, uttryckt i siffror eller grafiskt, uti: faktisk arbetstid (omfattande körtid, annan tjänst i anslutning till fordonet eller dess last), inställelse- eller reservtid, raster.
4. Arbetarens och arbetsgivarens signum (till bekräftelse att lämnad uppgift korrekt införts av arbetaren samt granskats och godkänts av arbetsgivaren).

2. Uttalanden i remissyttrandena över 1953 års trafikutrednings betänkande »Svensk trafikpolitik I»

I yttrande över betänkande I hänvisar *Svenska transportarbetareförbundet* i vad gäller formerna för trafikövervakningen till den utförliga behandling denna fråga fått på det internationella planet genom Internationella Arbetsorganisationens inlandstransportkommittés förenämnda resolution nr 67 samt påpekar, att denna resolution både år 1957 och år 1961 biträtts såväl av de svenska regeringsombuden som av arbetsgivar- och arbetarombuden. Utan att vilja ge någon konkret anvisning om hur en arbetsinspektion för vägtrafiken bör anordnas, vill förbundet starkt framhålla behovet av en dylik inspektion.

Även *Handelsanställdas förbund* ifrågasätter i sitt remissyttrande, huruvida icke kontrollåtgärderna och ansvaret beträffande alla slag av transportbilar, traktortåg och bussar i första hand borde åvila ett särskilt härför upprättat organ. Förbundet erinrar också om att både regeringsrepresentanter, arbetsgivar- och arbetstagarombud från Sverige enhälligt biträtt den nyssnämnda resolutionen nr 67.

3. 1953 års trafikutrednings fortsatta överväganden och därav föranledda förslag

Med den utveckling, som redan kännetecknar den kommersiella biltrafik, vilken bedrives med användande av anställd personal, och som vid en mera omfattande liberalisering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken kan förväntas leda till en hårdnande konkurrens om transportuppdragen, torde man — såsom trafikutredningen redan i betänkande I understrukt — icke kunna bortse från faran för användning av otillåtna konkurrensmedel med påföljande risker för de anställda i deras yrkesutövning. Flera remissinstanser ha inför en dylik utveckling betonat nödvändigheten av att kontrollåtgärderna i fråga om arbetarskyddet effektiviserades och bleve fullt betryggande. Den kontroll, som kan ernås genom ordningsstatspolisen och efterhandsgranskning av färdskrivardiagram, anses härvidlag icke tillräcklig. Bristerna i kontrollen framträda främst i fråga om arbets- och vilotidsbestämmelsernas efterlevnad men i andra hand även i fråga om förekomsten av överlaster och tillämpandet av tidsmässigt för knappt tilltagna körplaner, vilkas följande måste leda till hastighetsöverträdelser. Kontrollen ute på fältet borde i vad avser arbets- och vilotiden i och för sig närmast inriktas på att förarböcker föras på föreskrivet sätt och att överskridanden av tillåten arbetstid ej förekomma. Det nuvarande förarbokssystemet är emellertid i sig erfarenhetsmässigt förenat med vissa brister och bör därför överses. Vid denna översyn bör frågan om i vilken omfattning man bör inrikta kontrollen på polisiär verksamhet och på efterhandskontroll av färdskrivardiagram närmare utredas. I samband härmed bör också i detta frågekomplex inbegripas den i ett par remissyttranden väckta frågan om lämpligheten av att inrätta en särskild arbetsinspektion för vägtrafiken. Utredningen torde i denna del böra ta sikte på de arbetsuppgifter, som skulle tillkomma en eventuell arbetsinspektion, dessa uppgifters avgränsning från den tekniska fordonskontrollen och den polisiära kontrollen vid flygande inspektioner samt samordningen med biltrafiknämndens arbetstidskontroll vid granskning av färdskrivardiagram. Arbetsfördelningen mellan biltrafiknämnden, länsstyrelserna och den eventuella arbetsinspektionen i fråga om granskning av körplaner och turlistor torde också böra ägnas uppmärksamhet. Slutligen torde de organisatoriska frågorna i övrigt böra utredas, bl. a. kostnaderna för en arbetsinspektion, samt frågan om huvudmannaskapet för densamma (biltrafiknämnden, arbetarskyddsstyrelsen eller självständigt organ).

Särskilt yttrande

av ledamoten Kollberg

Beträffande liberaliseringen av lastbils- och traktortågstransporterna under första och andra reformetapperna får jag anföra följande.

I nu föreliggande delbetänkande har trafikutredningen framlagt en mera konkret utformad och tidsbestämd plan för liberalisering av den yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafiken. Med hänsyn till det hittillsvarande regleringssystemets omfattning och verkningar bör liberaliseringen, såsom utredningen framhållit, ske successivt för att undvika omställningsstörningar inom närings- och samhällslivet, varigenom även de med liberaliseringen förknippade kraven på ökad trafiksäkerhet och ökat arbetarskydd tillgodoses.

Utredningen har uppdelat reformarbetet i tre etapper. *Under den första reformetappen* bör enligt majoritetens mening trafiktillstånd — för såväl lokal trafik som fjärrtrafik ävensom kombinationer av båda dessa trafikformer — meddelas inom ramen för en ökningskvot om förslagsvis 15 % av föregående års transportarbete med lastbilar i beställningstrafik. *Under den andra etappen* skulle behovsprövningen borttagas för lastbilar med en maximilast av högst 4 ton samtidigt som ökningskvoten höjes till 20 % för återstående behovsprövade lastbils- och traktortransporter.

Även om jag anser kvotsystemet behäftat med uppenbara nackdelar, anser jag mig dock böra acceptera nämnda förslag såvitt det avser fjärrtrafik och kombinationer mellan fjärrtrafik och lokal trafik.

Ifråga om återstående yrkesmässig godstransport — lokal trafik — borde det emellertid enligt min uppfattning varit lämpligt att kvotförslaget kombinerats med ett förslag om snabbare borttagande av behovsprövningen. Detta hade kunnat ske genom att gränsen för behovsprövningens borttagande redan *under den första reformetappen* sattes vid 4 tons maximilast och *under den andra reformetappen* vid 6,5 tons maximilast (resp. 8 tons maximilast för lastbil med släpvagn). De besvärligheter, som i vissa fall möjligen kunde komma att uppstå vid avgränsning av den lokala trafiken från fjärrtrafiken och som i huvudsak skulle beröra endast en kort övergångstid under andra reformetappen, borde icke utgöra hinder för en snabbare liberalisering på detta område.

Liberalisering av den lokala trafiken genom att behovsprövningen avskaffas utan onödigt dröjsmål står ju i överensstämmelse med trafik-

utredningens grundinställning. Å sid. 40 framhåller utredningen bl. a., att det ur samhällsekonomiska synpunkter icke torde vara något att erinra mot att liberaliseringen i dess första skede inriktas på den lokala trafiken, och på sid. 41 framhåller utredningen, att ett definitivt borttagande av behovsprövningen etappvis ger ett klart och konkret uttryck för avsikten att lämna det hittillsvarande regleringssystemet.

Vid bedömningen av den av mig förordade snabbare liberaliseringstakten torde dessutom beaktas att — även om behovsprövningen avskaffas — det under hela omställningsperioden kommer att föreligga en prövning från myndigheternas sida av etableringsrätten inom den yrkesmässiga lastbilsrörelsen, därvid såväl sökandens vederhäftighet och branschkännedom som hans ekonomiska förutsättningar kommer under bedömande (se sid. 27—29). Tillstånd till lastbilsrörelse kan för övrigt återkallas vid överträdelse av gällande bestämmelser. Genom denna etableringsövervakning säkerställs bl. a. kraven på ökad trafiksäkerhet och ökat arbetarskydd och omställningsstörningar inom näringslivet neutraliseras.

Sammanfattningsvis bör således enligt mitt förmenande *under den första reformetappen* behovsprövningen helt borttagas ifråga om transporter med lastbil och traktor med högst 4 tons maximilast under det att för bilar och traktorer med större maximilast en 15-procentig kvotökning genomföres samt

under den andra reformetappen behovsprövningen borttagas jämväl för lastbilar och traktorer mellan 4 och 6,5 tons maximilast (resp. 8 ton för lastbil med släpvagn) samtidigt som kvotökningen fastställs till 20 %.

Reservation

av ledamöterna Asp, Dillén och Sjöberg

I fråga om vissa av de fortsatta överbäganden och därav föranledda förslag, som trafikutredningen framlagt i *kap. IV*, hysa vi en från utredningens majoritet avvikande mening.

Trafikutredningen diskuterar på sid. 40 f de alternativ, som stå till buds för liberaliseringens genomförande, och framhåller bl. a. möjligheten till successiv frigivning av transporter alltefter den använda bilens storlek. En dylik metod skulle gå ut på frigivning till en början av mindre bilar, varefter liberaliseringsområdet successivt skulle utsträckas till allt större bilar. Vi vilja här till foga den anmärkningen, att denna möjlighet torde vara praktiskt användbar endast i fråga om lastbilar och traktortåg med sådan begränsad lastförmåga, att de icke gärna kunna substituera tyngre fordon och fordonskombinationer i den sektor, som alltjämt tillsvidare är underkastad behovsprövning. I annat fall kan en successiv frigivning alltefter bilstorlek befaras övergångsvis medföra en oekonomisk efterfrågeinriktning, i det att den mindre, »fria» bilen kan komma att efterfrågas även i fall, där en större bilstorlek, som alltjämt omfattas av regleringen, skulle vara att föredra ur transportekonomiska och/eller transporttekniska synpunkter. Denna vår anmärkning är emellertid enbart av principiell natur, enär den av utredningen i den andra reformetappen föreslagna frigivningen av lastbilar och traktortåg med högst 4 tons maximilast, trots att den berör mer än 60 procent av det nuvarande lastbilsbeståndet, icke tar sikte på fordon av dylik substituerande karaktär. Skulle en successiv frigivning alltefter bilstorlek fortsätta utöver denna viktsgräns, torde den däremot medföra de av oss antydda riskerna för en oekonomisk efterfrågeinriktning, vilken endast skulle kunna motverkas genom ett omedelbart borttagande på en gång av behovsprövningen för hela den yrkesmässiga lastbilstrafiken, med de omställningsolägenheter som därvid kunna förutses.

Vi anse till skillnad från trafikutredningens majoritet — som uttalat sig för att den huvudsakliga liberaliseringen under de första och andra reformetapperna bör ske genom partiellt avskaffande av behovsprövningen, åtföljt av en viss uppmjukning av kvarvarande behovsprövning — att liberaliseringen under dessa etapper bör äga rum huvudsakligen genom en fortlöpande uppmjukning av restriktiviteten i behovsprövningen och kombineras med ett borttagande av behovsprövningen endast på sådana del-

områden, där så kan ske utan att förutsättningarna för verkställande i övrigt av den tillsvidare kvarvarande men alltmer uppmjukade behovsprövningen i någon väsentlig mån rubbas. Den successiva uppmjukningen av regleringen bör genomföras samtidigt över hela den yrkesmässiga lastbilstrafikens område. En av det tillsvidare kvarstående regleringssystemet uppkommande uppdämning av vissa trafikbehovs tillgodoseende — särskilt på fjärrtrafikens område — kan härigenom motverkas. Det av oss förordade tillvägagångssättet möjliggör vidare enligt vårt förmenande en mera smidig anpassning av liberaliseringen med hänsyn till de följdverkningar, som densamma befarats kunna medföra i arbetarskydds- och arbetsmarknadshänseende samt ur trafiksäkerhetssynpunkt. De olägenheter, som från vissa håll ansetts förenade med ett system med dels behovsprövad, dels fri yrkesmässig trafik, skulle också härigenom reduceras.

I enlighet med denna vår principiella uppfattning kunna vi, i vad gäller *den första reformatappen*, i huvudsak instämma i vad trafikutredningens majoritet anført utom i fråga om dels majoritetens förslag, att behovsprövningen skall helt borttas för *med lastbil i skogsbruket utförda transporter av rundvirke, ved, flis eller träkol*, dels majoritetens utformning av förslaget om att en mindre restriktiv behovsprövning skall tillämpas i fråga om *transporter i övrigt med lastbil*.

Vi anse för vår del — bl. a. med hänsyn till de svårigheter att utföra tillsvidare kvarvarande behovsprövning, som skulle uppstå, samt till önskvärdheten att genom en mer i lugn försiggående avveckling av regleringssystemet motverka omställningssvårigheter för de i transportbranschen verksamma — att lastbilstransporter av skogsprodukter icke böra helt fritas från behovsprövning vare sig under den första eller den andra reformatappen. I stället bör över hela fältet — där det icke gäller transporter, som böra helt undantas från tillämpningen av yrkestrafikförordningens bestämmelser, eller den kooperativa körningen — en mindre restriktiv behovsprövning tillämpas på såväl den lokala som fjärrtrafikens områden och sålunda också för skogsbilarna. Texten i det stycke å sid. 45, som avhandlar *transporter i övrigt med lastbil*, borde därför enligt vårt förmenande ha erhållit följande lydelse:

»En mindre restriktiv behovsprövning tillämpas i fråga om

lokala lastbilstransporter i övrigt. Det synes angeläget, att redan under den första och än mer under den andra reformatappen en gradvis skeende anpassning av transportapparaten till slutmålet — en effektiv konkurrens — förberedes och genomföres. Övergången till totalt frångående av behovsprövning torde kunna ske genom att till de tillståndsbeviljande myndigheterna ges direktiv att successivt införa lättnader i den nuvarande be-

havsprövningen. Det torde böra ankomma på varje tillståndsmyndighet att på grundval av kännedom om trafikstrukturen inom det av tillståndsgivningen berörda området upplägga en plan för övergång under en tid av förslagsvis fyra år från den nuvarande relativt stränga behovsprövningen till full frihet från sådan prövning. Att ensartade regler för en dylik övergång icke låta sig uppställa har sin förklaring i den olikartade struktur, som den yrkesmässiga lastbilstrafiken har inom skilda delar av landet.

Den nuvarande bedömningen av trafikens behövlighet sker i väsentlig omfattning på basis av sammanställningar utav uppgifter ur de av trafikutövarna avlämnade körrapporterna. Härvid torde i flertalet fall en genomsnittlig sysselsättningstid av mer än 190 timmar per månad hittills ha ansetts utgöra ett incitament för tillståndsmyndighet att medge, att antalet lastbilar inom ett trafikområde utökas. En förutsättning härför har dock varit, att denna sysselsättningsnivå icke endast tillfälligtvis överskridits under någon enstaka månad utan hållit sig kring eller över denna tid under fem à sex av de månader, för vilka sammanställning av körrapporter förelegat, och att utredningen i ärendet, om varaktigt tillstånd sökts, i övrigt gett vid handen att trafikbehovet varit stadigvarande.

Det måste emellertid observeras att denna nivå, 190 timmar per månad, ingalunda utgjort någon mall, som varit tillämplig i samtliga fall eller i samtliga trafikområden. Förhållandena kunna, variera högst betydligt, därvid såsom exempel kan pekas på stockholmsområdet, resp. Övre Norrland. Förhållandena äro understundom också sådana, att särskilda undersökningar ansetts påkallade i fråga om sysselsättningstiden för vissa slag av fordon, t. ex. bilar som transportera flytande bränslen, bilar som transportera skogsprodukter, bilar i expressrörelse samt specialfordon. I sådana fall ha hänsyn givetvis tagits till de speciella förhållanden, som förelegat inom visst trafikområde eller för vissa slag av transporter.

Om man emellertid såsom utgångspunkt för bedömandet väljer »normalfallet», d. v. s. att sysselsättningen under åtminstone fem à sex månader av den senast redovisade åttamånadersperioden uppgått till eller överstigit 190 timmar per månad, synes ett successivt uppnående av liberaliserings-syftet — helt frikopplande från behovsprövning — kunna vinnas genom att i en första etapp denna normerande sysselsättningstid sänkes till 180 à 170 timmar per månad. I de fall, då särskilda förhållanden motiverat att annat normtal än 190 timmar hittills tillämpats, böra de tillämpade talen efter motsvarande procentuell minskning tagas till utgångspunkt för bedömningen.

Den här föreslagna anordningen skulle ge utrymme för en friare konkurrens. Emellertid kan det icke uteslutas, att trafikutövare för att undvika insättandet av konkurrerande lastbilar kunna komma att underlåta att i de till grund för driftstatistiken liggande körrapporterna anteckna all

utförd körning och därigenom komma att hålla den rapporterade sysselsättningen nere under normtalen. För att motverka en härpå grundad etableringsbegränsning böra under alla omständigheter trafiktillstånd meddelas inom ramen för en årlig ökningskvot om förslagsvis 10 procent av föregående års transportarbete med lastbilar i lokal beställningstrafik inom lastbilscentralens verksamhetsområde, även om en tillämpning av normtalen i och för sig icke skulle ge anledning härtill. (Transportarbetet med lastbilar i all lokal beställningstrafik ökade fr. o. m. år 1955 t. o. m. år 1961 med i genomsnitt ca 10 procent per år.)

En fördel med att i fråga om skogstransporterna med lastbil och den lokala lastbilstrafiken i övrigt välja linjen med mindre restriktiv behovsprövning i stället för provningens slopande för skogskörslor och successiv uppmjukning i övrigt är att man slipper laborera med dels en sektor med ej behovsprövad trafik och dels en sektor med behovsprövad sådan, vilket uppgetts innebära svårigheter till följd av att bilarna inom båda dessa sektorer i stor utsträckning kunna — och av trafikekonomiska skäl också behöva — användas för än det ena och än det andra slaget av körning. *Statens biltrafiknämnd* anser sålunda i sitt remissyttrande en dylik anordning ägnad att avsevärt försvåra behovsprövningen. Det finnes emellertid fordon av icke konventionell typ, vilka kunna brukas endast för transporter av speciell karaktär. Sålunda utföras specialtransporter med betongtransportbilar (utrustade med betongtråg), tankbilar för olja eller klor (utrustade med fasta tankar), möbelbussar etc. I dessa fall kunna fordonen ej alternativt användas i övrig åkeriverksamhet, och för transporter med dylika fordon — för vilka separat driftstatistik då torde böra föras — synes restriktiviteten i tillståndsgivningen kunna ytterligare minskas. Redan nu torde biltrafiknämnden i sin tillståndsgivning vara inne på denna linje;

fjärrtrafik med lastbil. Vad gäller denna trafik torde driftstatistiken ej kunna på samma sätt som för den lokala trafikens del utnyttjas vid liberaliseringens genomförande. Det av trafikutredningen i betänkande I berörda, för statens järnvägars del ej på uteslutande företagsekonomiska kostnadsbetingelser grundade konkurrensläget gör, att fjärrtrafiken med lastbil har stora möjligheter att överta trafikunderlag från järnvägens affärsbanenät intill dess statens järnvägars taxesättning kunnat anpassas till de reella kostnads- och efterfrågeförhållandena på detta nät. Fjärrtrafikbilarnas sysselsättning skulle vid nämnda förhållande komma att förbli mycket hög, och en på driftstatistiken grundad nyinsättning av fjärrtrafikbilar skulle därför sannolikt bli mycket omfattande. Det torde här för att få till stånd en mera lugn men likväl behovsanpassad utbyggnad av fjärrtrafiken med lastbil vara lämpligt att anknyta till prognoserna för transportarbetsutvecklingen på sådant sätt, att biltrafiknämnden inom ramen för en årlig ökningskvot om förslagsvis 15 procent av föregående års transport-

arbete i yrkesmässig fjärrtrafik med lastbil meddelar nya tillstånd till transportförmedling, resp. yrkesmässig trafik för tillgodoseende av fjärrtrafikbehov. (Transportarbetet i yrkesmässig fjärrtrafik med lastbil steg fr. o. m. år 1955 t. o. m. år 1961 med i genomsnitt ca 12,5 procent per år.) En kraftigare produktionsökning med åtföljande mera väsentlig trafikbehovsökning liksom en bestående ökning av statens järnvägars fjärrgodstrafik bör dock påverka kvoten i höjande riktning. Även kooperativ körning inriktad på fjärrtrafik bör bli tillgodosedd inom kvoten.»

Att vi föreslå särskilda ökningskvoter för lokal trafik och för fjärrtrafik har sin grund dels i det av vårt textförslag framgående förhållandet, att de sysselsättningen avseende normtalen endast äro praktiskt användbara i vad gäller den lokala trafiken, men dels också däri, att en enda ökningskvot för hela den yrkesmässiga lastbilstrafiken skulle bli svår att praktiskt tillämpa, när den måste utnyttjas av skilda tillståndsmyndigheter (biltrafiknämnden för fjärrtrafik och respektive länsstyrelser för lokal trafik), vilket kommer att nödvändiggöra en intern kvotuppdelning tillståndsmyndigheterna emellan. Vid detta förhållande ter det sig för oss mera ändamålsenligt att redan från början föreslå separata ökningskvoter, vid vilkas fastställande hänsyn kan tagas till de skilda utvecklingstrenderna på den lokala trafikens och på fjärrtrafikens områden.

Den helt övervägande delen av den första reformetappens liberalisering kommer med den av oss förordade metoden att genomföras inom ramen för den nuvarande yrkestrafikförordningens behovs- och lämplighetsprovningssystem. Provningsen bör därvid tillsvidare ske under hänsynstagande bl. a. till uppträdande utvecklingstendenser i socialt hänseende — främst arbetarskydds- och arbetsmarknadshänseende — samt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Dessa tendenser kunna givetvis påverka graden av restriktivitetssuppmjukningen och därmed den successiva liberaliseringens takt, men vi dela trafikutredningens majoritets uppfattning, att riktpunkten för den första reformetappens varaktighet bör kunna sättas till den 1 juli 1965, motsvarande en etapptid av två år.

Vad gäller *den andra reformetappen*, instämma vi i huvudsak i vad trafikutredningens majoritet anført. Vi anse sålunda, att behovsprövningen då helt bör borttas i fråga om av utredningsmajoriteten angivna transporter med lastbil eller traktortåg om högst 4 tons maximilast men dessutom jämväl i fråga om *transporter med specialbilar*. Texten i det stycke å sid. 46, som avhandlar *transporter i övrigt med lastbil eller traktortåg*, borde vidare enligt vårt förmenande ha erhållit följande lydelse:

»Restriktiviteten i tillståndsgivningen mildras nu ytterligare i fråga om

lokala transporter i övrigt med lastbil eller traktortåg. Den för behovsprövningen normgivande gränsen för de i drift varande medelstora eller

tyngre lastbilarnas i yrkesmässig trafik sysselsättning bör sålunda generellt sänkas till förslagsvis 160 timmar per månad samtidigt som den årliga ökningskvoten höjes till 15 procent. Tillstånd att med firmabilar befordra fyllnads- och returgoods bör nu dock utan hinder härav meddelas, därest affärsföretaget befinnes lämpligen kunna tillhandagå allmänheten med utförande av dylika transporter, och hänsyn bör sålunda i dessa fall icke tagas till den rena yrkestrafikens sysselsättningsförhållanden;

fjärrtrafik med lastbil. Den årliga kvoten för ökningen av fjärrtrafiken med lastbil höjes för att underlätta en smidig övergång till helt fria nyetableringsförhållanden till 20 procent av det under föregående år utförda transportarbetet i dylik trafik.»

En översiktlig sammanställning av vårt förslag rörande liberaliseringsåtgärderna på lastbils- och traktortågstrafikens områden återfinnes i *bilaga C* till detta betänkande.

I *kap. V* har trafikutredningens majoritet å sid. 51 uttalat, att de i *kap. IV* föreslagna ökningskvoterna för den yrkesmässiga lastbilstrafiken ge ett gott utrymme för transportförmedlingsföretagens turlisteökningar. Med det av oss föreslagna kvotsystemet förutsättes en bestående ökning av statens järnvägars fjärrgodstrafik också skola vidga ramen för nyetablering av fjärrtrafik med lastbil, vilket skulle ge än mera lika möjligheter att insätta nya beföringslägenheter för transportförmedlingsföretagen och statens järnvägar.

Reservation

av ledamoten Odhner

Samtidigt som jag på väsentliga punkter hyser samma tveksamhet inför de principiella och teoretiska riktlinjer trafikutredningen lagt till grund för sitt arbete som kommit till uttryck i ledamoten Meidners särskilda yttrande till betänkande I och i Landsorganisationens remissyttrande över sagda betänkande och även till stora delar kan instämma i den kritik mot det grundläggande utredningsarbetet som därvid framförts, har jag inte så mycket att invända mot nu föreliggande, till sin räckvidd tämligen begränsade förslag till tidschema för och tillvägagångssätt vid liberalisering av den yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafiken och omarbetning av yrkes- trafikförordningen *inom ramen* för utredningens på teoretiskt ganska oklara och bristfälligt utredda grunder baserade förslag till trafikpolitik.

På en punkt vill jag dock anmäla avvikande mening. Vad gäller utredningens ståndpunkt till trafiksäkerhetsrådets förslag till förändring av 28 § gällande yrkestrafikförordning har utredningen citerat sitt remissvar över sagda förslag, i vars utarbetande jag inte hade tillfälle att delta, vari utredningen anger en förkortning av högsta tillåtna arbetstiden som obefogad ur trafiksäkerhetssynpunkt och framhåller att en sådan förkortning, om den är socialt motiverad såsom trafiksäkerhetsrådet ansett, snarast bör åvägbringas genom avtal mellan arbetsmarknadens parter.

Trafiksäkerhetsrådet hävdar i sitt förslag, att de individuella skillnaderna i uthållighet och i sambandet mellan trötthet och förmåga att föra motorfordon är så stora, att tillräckligt allmängiltiga normer inte kan skapas för en generell arbetstidslagstiftning med trafiksäkerhetspolitisk motivering. »Det torde inte vara möjligt» framhåller rådet »att i en formel gällande alla människor och alla situationer uttrycka sambandet mellan tidigare arbete, trötthet och förmåga att föra motorfordon». Rådet anser därför en sänkning av nuvarande maximiarbetstidsbestämmelser i yrkes- trafikförordningen motiverad enbart av allmänt sociala synpunkter.

Jag kan inte dela denna uppfattning. Det är i själva verket en ganska liten del av vår mångfaldiga »skyddslagstiftning», som skulle fylla de stränga kriterier på allmängiltighet i samband mellan orsak och verkan som trafiksäkerhetsrådet uppställer. De individuella olikheterna i känslighet för alkoholpåverkan är t. ex. utomordentligt stora, likaså skillnaderna i sambandet mellan påverkan och förmåga att framföra motorfordon. Likväl är

vi alla eniga om nödvändigheten att ha en sträng lagstiftning på detta område. Fördelen av att kunna begränsa antalet av alkoholkonsumtion orsakade trafikolyckor har bedömts större än nackdelen av de orättvisor i form av försakad alkoholkonsumtion lagstiftningen individuellt kan medföra. På samma sätt anser jag att fördelen av att kunna minska antalet genom trötthet uppkomna trafikolyckor — av allt att döma synes de inte vara så få även om någon tillförlitlig statistik inte finns — väsentligt överväger nackdelen av att en del bilförare tvingas förkorta sin arbetstid mer än som med hänsyn till deras individuella arbetskapacitet vore absolut nödvändigt. Samma tanke synes för övrigt också ligga bakom förslaget till europeisk överenskommelse rörande arbetsförhållanden för besättningar på fordon vid internationella transporter på väg. I ingressen till AETR sättes trafiksäkerheten främst som »de fördragsslutande parternas» syfte. Jag anser att strävan att höja trafiksäkerheten i dagens läge med tilltagande trafikintensitet är ett starkt motiv för skärpta arbetstidsbestämmelser. Jag anser därför att det ur trafiksäkerhetssynpunkt hade varit motiverat att utredningen tagit upp förslaget till förkortad maximiarbetstid till behandling.

Jag vill av samma skäl understryka vikten av att bestämmelserna om förarens arbets- och vilotid får sin plats i vägtrafikförordningen så att de får en vidsträcktare giltighet.

Slutligen anser jag att företagarna inom lastbilstrafikområdet bör ha ett större ansvar för överträdelser av trafiksäkerhetsföreskrifter än vad som för närvarande är fallet.

BILAGA A

Utkast till

sakinnehåll beträffande de delar av en definitivt omarbetad yrkes- trafikförordning, som skola reglera yrkesmässig trafik med lastfordon samt transportförmedling

1 §.

I denna förordning förstås med

lastfordon: lastbil med eller utan tillkopplat släpfordon samt registrerad traktor med tillkopplat släpfordon (traktortåg);

yrkesmässig trafik med lastfordon: trafik i vilken lastfordon jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för godsbefordran.

För yrkesmässig trafik med lastfordon gäller, utöver bestämmelserna om annan trafik med lastfordon, vad i denna förordning nedan stadgas.

2 §.

Från tillämpning av bestämmelserna om yrkesmässig trafik med lastfordon i denna förordning undantagas:

- 1) transporter med lastfordon, som äges av staten eller kommun;
- 2) transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter, ägg, sockerbeter, betmassa eller betfor ävensom transporter uteslutande av fabrikspotatis till stärkelsefabrik eller bränneri, pulpa eller drank från sådan anläggning, konservvärtar eller andra trädgårdsprodukter från odlare till konservfabrik eller slaktdjur till slakteri;
- 3) transporter uteslutande av snö och is i samband med snöröjning ävensom uteslutande renhållningstransporter;
- 4) sådana transporter med traktortåg i skogsbruket av uteslutande rundvirke, ved, flis eller träkol ävensom sådana transporter med traktortåg av uteslutande lantbruksprodukter eller förnödenheter för lantbruket, som ej framgå på allmän väg eller, där så sker, på sådan väg icke utföras på vägsträcka överstigande 15 kilometer;

- 5) transporter avseende uteslutande bärgning och bogsering av skadade fordon med bil, som är särskilt inrättad för dylikt ändamål (bärgningsbil).

Därest beträffande viss yrkesmässig trafik med lastfordon undantag i särskilt hänseende från denna förordning visas vara påkallat, meddelas bestämmelser här- om av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnat.

3 §.

Det ankommer på statens biltrafiknämnd såsom central myndighet samt på länsstyrelserna att verka för ett ur ordnings-, trafiksäkerhets- och arbetarskydds- synpunkter ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken med lastfor- don.

Närmare föreskrifter angående biltrafiknämndens sammansättning och verksamhet meddelas av Konungen.

4 §.

Med *linjetrafik med lastfordon* förstås i denna förordning yrkesmässig trafik med lastfordon för regelbunden godsbefordran å viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätten i fråga om lastfordonets utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt.

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

5 §.

Yrkesmässig trafik med lastfordon må bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd (*godstrafiktillstånd*).

Tillstånd att bedriva linjetrafik med lastfordon å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län meddelas av biltrafiknämnden.

I övriga fall meddelas godstrafiktillstånd av länsstyrelsen i det län, varest linjetrafik skall bedrivas eller registrering av lastfordon för beställningstrafik enligt vad därom i vägtrafikförordningen stadgas skall äga rum.

6 §.

Vid ansökan om godstrafiktillstånd skola fogas handlingar, som äro ägnade att bestyrka sökandens lämplighet såsom utövare av det slag av yrkesmässig trafik med lastfordon, ansökningen avser.

Ansökan om tillstånd till linjetrafik med lastfordon skall tillika innehålla uppgifter om linjesträckning eller om de orter, mellan vilka trafiken skall bedrivas.

7 §.

Över ansökan om godstrafiktillstånd, som det tillkommer länsstyrelse att bevilja, skall länsstyrelsen höra vederbörande polismyndighet ävensom, därest länsstyrelsen så finner erforderligt, den eller de övriga myndigheter, institutioner och sammanslutningar, som kunna antagas äga kännedom om sökandens förhållanden och lämplighet såsom utövare av den ifrågasatta trafiken.

Över ansökan om godstrafiktillstånd, vars beviljande ankommer på biltrafiknämnden, skall nämnden från ifrågakommande länsstyrelse inhämta yttrande, före vars avgivande länsstyrelsen skall verkställa utredning, som i första stycket sägs.

8 §.

Godstrafiktillstånd må icke vägras med mindre verkställd prövning av sökandens vandel, vederhäftighet och erfarenhet samt av andra på frågan inverkande omständigheter giver vid handen, att han icke lämpligen bör betros med sådant tillstånd. Godstrafiktillstånd för juridisk person må dock meddelas endast därest sökanden för trafiken utsett föreståndare, som av tillståndsmyndigheten kan för ändamålet godkännas.

Tillståndet må upptaga de villkor och bestämmelser, som ur ordnings-, trafik-säkerhets- och arbetarskyddssynpunkter prövas nödiga. Beträffande tillstånd till linjetrafik med lastfordon skall, såvida ej särskilda omständigheter föranleda till

annat, föreskrivas att trafiken skall framgå å viss vägsträcka enligt av tillståndsmyndigheten godkänd turlista. Dylikt tillstånd bör i erforderlig utsträckning upptaga föreskrift om skyldighet att driva trafikteknisk samtrafik med nu eller i framtiden anslutande järnvägs-, busslinje-, lastbilslinje-, flyglinje- och sjötrafikföretag samt, i förekommande fall, om sättet för samtrafikens bedrivande.

9 §.

För linjetrafik med lastfordon skall finnas av tillståndshavaren upprättad körplan, som står i överensstämmelse med gällande bestämmelser om förarens arbets- och vilotid samt möjliggör lastfordonets framförande i enlighet med gällande bestämmelser om körhastighet. Körplan skall ingivas till tillståndsmyndigheten.

10 §.

För linjetrafik med lastfordon skall, efter ifrågakommande utredning innefattande bland annat granskning av för trafikens upprättad körplan, turlista i erforderlig omfattning fastställas av tillståndsmyndigheten. I fråga om trafik, vartill biltrafiknämnden medgivit tillstånd, må dock nämnden uppdraga åt länsstyrelse att fastställa turlista.

Fastställd turlista skall lända till efterrättelse vid trafikens utövande, dock att tillfälliga avvikelser från turlistan må äga rum på grund av oförutsedda omständigheter. Det åligger trafikutövaren att om sådan avvikelse göra anmälan på sätt och i den omfattning, som föreskrivits av myndighet, vilken fastställt turlistan.

11 §.

Har biltrafiknämnden meddelat tillstånd till linjetrafik med lastfordon, skall delgivningen av beslutet verkställas med länsstyrelserna i de län, där linjetrafiken framgår, samt med polismyndighet, som nämnden finner böra underrättas om tillståndet.

Har länsstyrelse meddelat godstrafiktillstånd, skall beslutet delgivas biltrafiknämnden samt, om tillståndet avser linjetrafik, polismyndighet, som länsstyrelsen finner böra underrättas om tillståndet.

Om anslag av beslut om godstrafiktillstånd stadgas i (44 § gällande yrkestrafikförordning).

12 §.

Hos biltrafiknämnden skall föras register över innehavare av tillstånd till linjetrafik med lastfordon.

Hos länsstyrelserna skola på sätt och i den omfattning, som biltrafiknämnden finner skäl föreskriva, föras förteckningar över innehavare av tillstånd till sådan linjetrafik med lastfordon, som berör länet, samt av sådana tillstånd till beställningstrafik med lastfordon, som meddelats av länsstyrelsen, ävensom över de fordon, som av tillståndshavare anmälts jämlikt 16 §.

13 §.

Godstrafiktillstånd skall gälla tills vidare.

Har den, som efter tillstånd bedrivit yrkesmässig trafik med lastfordon, avlidit eller försatts i konkurs, må rörelsen utan särskilt tillstånd fortsättas för dödsboets eller konkursboets räkning, därest dödsboet eller konkursboet inom två månader från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet hos tillståndsmyndigheten anmäler person, som antagits till föreståndare för rörelsen, och denne kan av myndigheten för ändamålet godkännas. Göres ej anmälan inom föreskri-

ven tid eller prövas den till föreståndare antagne ej lämplig därtill, och har i det senare fallet dödsboet eller konkursboet icke inom viss av myndigheten fastställd tid anmält annan person, som av myndigheten kan för ändamålet godkännas, anses godstrafiktillståndet ha upphört den dag, tiden för anmälningsskyldigheten gått till ända eller beslut i frågan meddelats. Konkursbo må dock icke fortsätta rörelsen under längre tid än högst ett år från första borgenärssammanträdet, därest boet vid sådan prövning, som i 8 § första stycket sägs, icke befinnes lämpligen böra få fortsätta rörelsen.

14 §.

Godstrafiktillstånd må överlåtas efter medgivande av tillståndsmyndigheten. Sådant medgivande må icke vägras med mindre prövning, som i 8 § första stycket sägs, beträffande den, å vilken överlåtelsen ifrågasättes, föranleder härtill.

15 §.

Godstrafiktillstånd kan av tillståndsmyndigheten återkallas eller för viss tid indragas vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i denna förordning eller eljest gällande trafikförfattningar eller därest tillståndshavaren i övrigt icke längre befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik med lastfordon. Har innehavare av godstrafiktillstånd gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse eller indragning av tillståndet, och kan det antagas, att han skall låta sig rätta utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas. Sådan varning må ej överklagas.

Vad i 11 § är stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om beslut om återkallelse eller indragning av godstrafiktillstånd. Dylikt beslut ävensom beslut om varning skall genom tillståndsmyndighetens försorg delgivas den, som avses med beslutet.

16 §.

Lastfordon må icke användas för yrkesmässig trafik med sådant fordon, förrän godstrafiktillståndets innehavare gjort anmälan härom.

Anmälan skall göras skriftligen till tillståndsmyndigheten eller, då fråga är om sådan linjetrafik med lastfordon, vartill biltrafiknämnden meddelat tillstånd, till den länsstyrelse, som av nämnden utsetts att mottaga sådan anmälan. Anmälan skall innehålla uppgift om för användning i trafiken avsett fordons registreringsnummer samt, därest anmälan skall göras till annan länsstyrelse än den, där fordon registrerats, åtföljas av vederbörligt utdrag ur bilregistret. Är fordon icke registrerat, skola i stället meddelas sådana uppgifter om fordonets beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i bilregistret eller, då registreringsplikt ej föreligger, motsvara dylika uppgifter.

17 §.

Utövare av yrkesmässig trafik med lastfordon skall vara skyldig att föra transporthandlingar och driftstatistik i enlighet med de bestämmelser, som biltrafiknämnden må finna skäl meddela, ävensom att till nämnden eller myndighet, som meddelat honom godstrafiktillstånd, insända sådant sammandrag av driftstatistiken eller de uppgifter angående trafiken i övrigt, som av dem infordras.

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

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

18 §.

1 mom. Rörelse, varigenom någon yrkesmässigt åt allmänheten ombesörjer hop-samlande av gods till en eller flera upplagsplatser för transport med lastfordon eller förmedling av anbud om utförande av yrkesmässig trafik med lastfordon eller om tillhandahållande av gods för sådan transport, benämnes, därest genom dylik rörelse förmedlas regelbundna transporter mellan vissa orter, i denna förordning *transportförmedling*. Transportförmedling må, med undantag som nedan under 2 mom. angivas, drivas endast efter tillstånd av biltrafiknämnden.

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

2 mom. Skyldighet att inneha sådant tillstånd, som i 1 mom. avses, skall icke föreligga beträffande

1) transportförmedling, som utöware av yrkesmässig trafik med lastfordon bedriver allenast i den utsträckning, som erfordras för utnyttjande av fordon, som han äger att använda i dylik trafik;

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

3) transportförmedling mellan orter, vari utnyttjas uteslutande fordon i linjetrafik med buss eller lastfordon, oavsett om godsbefordringen därvid sker allenast i linjetrafiken eller i förening med annan därtill anslutande befordran i transportförmedling;

4) transportförmedling, vilken drives allenast såsom underordnad del av handels- eller därmed jämförlig rörelse och genom vilken icke förmedlas transporter, som i genomsnitt per vecka omfatta mer än 1 000 kilogram gods eller befraktning av mer än ett lastfordon med en maximilast av högst 4 000 kilogram.

3 mom. Ansökan om tillstånd, som i 1 mom. sägs, skall innehålla uppgift om den eller de orter, varest rörelsen är avsedd att bedrivas, samt om de orter, till vilka regelbundna transporter skola äga rum.

4 mom. Vad i 9—12 §§ är stadgat i fråga om linjetrafik med lastfordon ävensom vad i 6 § första stycket, 7 § andra stycket, 8 §, 13—15 §§ samt 17 § är föreskrivet skall äga motsvarande tillämpning å transportförmedling.

5 mom. Därest undantag i särskilt hänseende från bestämmelserna i 1 och 4 mom. visas vara påkallat, meddelas bestämmelser härom av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnat.

I fråga om dels föreskrifter med avseende å förestående bestämmelsers efterlevnad, dels ock särskilda föreskrifter i övrigt torde i tillämpliga delar bestämmelserna i 34—46 §§ gällande yrkestrafikförordning få tjäna till förebild.

BILAGA B

Översiktlig sammanställning av liberaliseringsåtgärderna på den yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafikens områden

Trafikutredningens majoritets förslag

Reformetapp	1	2	3
Etapptid	1/7 1963—30/6 1965	1/7 1965—30/6 1967	1/7 1967—
Transporter, helt undantagna från yrkestrafikförordningens tillämpning	a) i 2 § gällande yrkestrafikförordning angivna transporter med tillägg utav transporter av betfor b) sådana med traktortåg i skogsbruket utförda transporter av rundvirke, ved, flis eller träkol, som ej framgå på allmän väg, eller, där så sker, på sådan väg icke äga rum på vägsträcka överstigande 15 km c) transporter av snö och is i samband med snörensning d) renhållningstransporter e) transporter av fabrikspotatis till stärkelsefabrik eller bränneri, av pulpa eller drank från sådan anläggning eller av konserverter eller andra trädgårdsprodukter från odlare till konserverfabrik	a)—e) vidstående under a)—e) angivna transporter f) sådana transporter med traktortåg av lantbruksprodukter eller förnödenheter för lantbruket, som ej framgå på allmän väg, eller, där så sker, på sådan väg icke äga rum på vägsträcka överstigande 15 km	a)—f) vidstående under a)—f) angivna transporter
Transporter, befriade från i yrkestrafikförordningen föreskriven behovsprövning	a) kooperativ körning med lastbil om högst 6,5 tons max.last, resp. med lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda max.last ej överstiger 8 ton b) transporter av fyllnads- eller returgods i samband med mjölktransport c) med lastbil i skogsbruket utförda transporter av rundvirke, ved, flis eller träkol	a)—c) vidstående under a)—c) angivna transporter d) transporter med lastbil eller traktortåg om högst 4 tons max.last.	samtliga ovan ej angivna transporter

Reformetapp	1	2	3
Transporter, för vilka mindre restriktiv behovsprövning tillämpas	samtliga ovan ej angivna transporter med lastbil, inom ramen för en ökningskvot av förslagsvis 15 % av föregående års transportarbete med lastbilar i beställningstrafik	samtliga ovan ej angivna transporter, inom ramen för en ökningskvot av förslagsvis 20 % av föregående års transportarbete med lastbilar i beställningstrafik	
Transporter, befriade från lokalområdesbestämmelser, taxeplikt och transportplikt		samtliga transporter	samtliga transporter

Anm. Ledamoten Kollberg förordar i särskilt yttrande att bland transporter, befriade från i yrkestrafikförordningen föreskriven behovsprövning, jämväl skola upptas

under den första reformetappen: transporter med lastbil eller traktortåg om högst 4 tons max.-last; och

under den andra reformetappen: transporter med lastbil eller traktortåg om högst 6,5 tons max.-last, resp. med lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda max.last ej överstiger 8 ton.

BILAGA C

Översiktlig sammanställning av liberaliseringsåtgärderna på den yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafikens områden

Reservanternas förslag

Reformetapp	1	2	3
Etapptid	= majoritetsförslaget	= majoritetsförslaget	= majoritetsförslaget
Transporter, helt undantagna från yrkestrafikförordningens tillämpning	= majoritetsförslaget	= majoritetsförslaget	= majoritetsförslaget
Transporter, befriade från i yrkestrafikförordningen föreskriven behovsprövning	a) och b) = majoritetsförslaget	a) och b) = majoritetsförslaget c) transporter med specialbilar d) = majoritetsförslaget	= majoritetsförslaget
Transporter, för vilka mindre restriktiv behovsprövning tillämpas	a) lokala lastbilstransporter i övrigt, därvid den sysselsättningstid, som skall utgöra norm för tillståndsgivningen, sänkes till 180 à 170 timmar, dock minst inom ramen för en ökningskvot av förslagsvis 10 % av föregående års transportarbete med lastbilar i lokal beställningstrafik b) fjärrtransporter med lastbil, inom ramen för en ökningskvot av förslagsvis minst 15 % av föregående års transportarbete i yrkesmässig fjärrtrafik med lastbil	a) lokala transporter i övrigt med lastbil eller traktortåg, därvid den sysselsättningstid, som skall utgöra norm för tillståndsgivningen, sänkes till förslagsvis 160 timmar, dock minst inom ramen för en ökningskvot av förslagsvis 15 % av föregående års transportarbete med lastbilar i lokal beställningstrafik. (Dessutom vidgade möjligheter att med firmabilar befordra fyllnads- eller returgoods.) b) fjärrtransporter med lastbil, inom ramen för en ökningskvot av förslagsvis minst 20 % av föregående års transportarbete i yrkesmässig fjärrtrafik med lastbil	
Transporter, befriade från lokalområdesbestämmelser, taxeplikt och transportplikt		= majoritetsförslaget	= majoritetsförslaget



NORDISK UDREDNINGSSERIE (NU) 1962

1. Helsetjeneste for søfarende.
2. Nordiskt samarbete inom radio och television.
3. Vattenkraften i Torne och Kalix älvar.
4. Nordisk bogmarked.

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1962

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen)

Justitiedepartementet

Atomansvarighet II. [14]
Utlandssvenskars deltagande i allmänna val. [19]
Nedre justitierevisionens arbetsorganisation. [20]
Expropriation för sanering av historiskt eller kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. [24]
Radions juridiska ansvar. [27]

Utrikesdepartementet

Aspekter på utvecklingsbiståndet. [12]

Försvarsdepartementet

Totalförsvarets personalfrågor. [3]
Försvarets tandvård. [23]
Arbetsbidsreglering för militär personal och civil-militär. [30]

Socialdepartementet

Skogstillgångarna i Jämtlands län. [1]
Arbetsbidsförkortningens omfattning och utläggning. [17]

Kommunikationsdepartementet

Statsbidrag till enskild väghållning, m. m. [6]
Avgiftsbelagda trafikaneläggningar. [26]
Säkerhetsinspektion av motorfordon och släpvagnar. [29]
Svensk trafikpolitik III. [35]

Finansdepartementet

Finansplan för budgetåret 1962/63 samt Preliminär nationalbudget för år 1962. [8]

Städernas särskilda rättigheter och skyldigheter i förhållande till staten. [9]
1959 Års långtidsutredning. 1. Svensk ekonomi 1960—1965. [10] 2. Svensk ekonomi 1960—1965. Bilagor 1—5. [11]
Skärpta regler för rusdrycksinköp. [13]
Automatisk databehandling inom folkbokförings- och uppbördsväsendet. Del II. [18]
Reviderad nationalbudget för år 1962. [25]
Stadshypoteks- och bostadskreditinstitutionerna. [31]
Automatisk databehandling. [32]

Ecklesiastikdepartementet

Vidgad vuxenutbildning på gymnasiestadiet. [5]
Korrespondensundervisningen inom skolväsendet. [16]
Skolväsendets centrala ledning. [28]
Försvarsmedicinsk forskning i totalförsvaret. [34]

Jordbruksdepartementet

Yrkesutbildningen på trädgårdsområdet. [2]
Veterinärmedicinsk forskning och undervisning. [33]

Handelsdepartementet

Den allmänna näringslagstiftningen. [15]

Inrikesdepartementet

Arbetsuppgifter och utbildning för viss sjukvårdspersonal. [4]
Kommunalrättskommittén. 2. Kommunal beredskap. [7] 3. Kommunalt stöd åt studerande från utvecklingsländerna. [21]
Samhällsfarlig asocialitet. [22]