

**Nr 81**

**Kungl. Maj:ts proposition med förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik, m. m.; given Stockholms slott den 24 mars 1972.**

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden,

dels föreslå riksdagen att bifalla de förslag om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt,

dels inhämta riksdagens yttrande över vad föredragande departementschefen förordat.

## GUSTAF ADOLF

BENGT NORLING

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen behandlas olika åtgärder i syfte att motverka överträdelser av vissa vägtrafikbestämmelser, vilka åtgärder särskilt tar sikte på den tyngre lastbilstrafiken. Bl. a. föreslås införandet av en särskild avgift — automobilskattetillegg — som oberoende av straffansvaret tas ut av ägare till fordon som framförs med tyngre last än som är tillåten för fordonet eller vägen. Vidare förutsätts en skärpning av kraven på fordonsägare i fråga om åtgärder till förhindrande av förseelser mot bestämmelserna om fordonsförarens arbets- och vilotid eller fordons belastning. Överträdelser av dessa bestämmelser eller av föreskrifter om högsta färdhastighet föreslås också bli direkt angivna som grund för återkallelse av trafiktillstånd enligt förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (YTF).

I syfte att stödja en från trafikpolitisk synpunkt och med hänsyn till trafiksäkerhetsintressena önskvärd utveckling av den yrkesmässiga lastbilsnäringen i företagsekonomiskt sunda och rationella former föreslås en utbyggnad av den lämplighetsprövning som sker vid meddelande av trafiktillstånd. Särskilda åtgärder avses vidtagna mot olaga yrkesmässig trafik.

Beträffande taxitrafiken redovisas dess roll i den kommunala trafikförsörjningen. I sammanhanget framläggs förslag som främjar en strukturanpassning av taxirörelsen och som ger kommunerna möjligheter att mera direkt påverka utformningen av taxitrafiken och att vid behov själva engagera sig i denna.

I fråga om busstrafiksektorn behandlas bl. a. problem som rör gränsdragningen mellan linjetrafik och annan busstrafik.

Förslag läggs fram om upphävande av bestämmelserna om maximitaxa i fråga om beställningstrafik med buss, godsbefordran och transportförmedling.

## 1 Förslag till

### Förordning om ändring i förordningen (1922: 260) om automobils katt

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen (1922: 260) om automobils katt skall ha nedan angivna lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

##### 1 §<sup>1</sup>

För automobil eller släpvagn, som, efter vad särskilt är stadgat, blivit här i riket registrerad, skall årligen erläggas skatt enligt nedan meddelade bestämmelser.

Angående beskattning av automobil eller släpvagn, vilken, ehuru den bort här i riket registreras, icke blivit i automobilregister införd, gäller vad i 14 § här nedan stadgas.

Å automobil eller släpvagn, som enligt vad därom är särskilt föreskrivet skall införas i ett centralt militärt fordonsregister, äger denna förordning icke tillämpning.

Med automobil förstås motorfordon, varom förmåles i vägtrafikförordningen.

Uttrycket släpvagn användes i denna förordning i samma betydelse som i vägtrafikförordningen.

*Om automobils kattetillägg  
finnas särskilda bestämmelser.*

---

Denna förordning träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

## 2 Förslag till

### Förordning om automobils kattetillägg

Härigenom förordnas som följer.

1 § Framföres lastbil, buss eller släpvagn, som drages av bil, på väg med högre axeltryck, boggitryck eller bruttovikt än som är tillåtet för viss axel eller boggi på fordonet eller för fordonet, fordonståget eller vägen, utgår automobils kattetillägg enligt denna förordning.

Med väg avses allmän väg, gata eller annan allmän plats.

Vad som av totalvikten enligt senast för fordonet utfärdade besiktningssinstrument eller enligt gällande typintyg för fordonet vilar på viss axel eller boggi utgör högsta för axeln eller boggin tillåtna axeltryck eller boggitryck.

2 § Har högsta tillåtna axeltryck eller boggitryck överskridits, avrundas överlasten för varje axel eller boggi till närmast lägre, hela hund-

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1951: 654.

ratal kilogram. Vidare avdrages för framaxel på bil 500 kilogram, för annan enkelaxel 1 000 kilogram och för boggi 1 500 kilogram.

För återstående överlast (skattepliktig överlast) beräknas automobilskattetillegg för varje axel eller boggi på följande sätt.

Del av överlasten	Automobilskattetillegg
100—2 000 kg	100 kr. per 100 kg
2 100—4 000 kg	200 kr. per 100 kg
4 100—6 000 kg	300 kr. per 100 kg
6 100—8 000 kg	400 kr. per 100 kg
8 100 kg och däröver	500 kr. per 100 kg

**3 §** Har högsta tillåtna bruttovikt överskridits i fråga om fordon, som ej ingår i fordonståg, fördelas överlasten på fordonets axlar med relationstalen 1 för framaxel på bil, 2 för annan enkelaxel och 3 för boggi. Härefter beräknas skattepliktig överlast och automobilskattetillegg för varje axel eller boggi enligt 2 §.

Bestämmelserna i första stycket äger motsvarande tillämpning i fråga om fordon, som ingår i fordonståg, när den för tåget tillåtna bruttovikten ej överskridits.

**4 §** Har högsta tillåtna bruttovikt överskridits i fråga om fordonståg, fördelas överlasten på tågets axlar med de i 3 § angivna relationstalen och beräknas skattepliktig överlast och automobilskattetillegg för varje axel eller boggi enligt 2 §. Har högsta tillåtna bruttovikt överskridits även i fråga om ett eller flera i tåget ingående fordon, beräknas dock skattepliktig överlast och automobilskattetillegg efter fördelningen av överlasten på varje fordon för sig, om det sammanlagda beloppet av automobilskattetillegg därvid blir högre.

**5 §** Automobilskattetillegg utgår för varje färd med skattepliktig överlast med det sammanlagda belopp som beräknats för visst fordon eller fordonståg enligt 2, 3 eller 4 § eller, när både högsta tillåtna axeltryck eller boggitryck och högsta tillåtna bruttovikt överskridits vid samma färd, med det högsta av de sammanlagda belopp som beräknats för fordonet eller fordonståget enligt angivna bestämmelser.

Automobilskattetillegg utgår dock med 50 procent högre belopp än som följer av första stycket, om det skall påföras någon för färd som företagits inom ett år efter annan färd, för vilken han tidigare påförts sådant tillägg.

**6 §** Har polisman påträffat fordon som framföres med skattepliktig överlast och fortsättes färden med fordonet utan rättelse, utgår automobilskattetillegg särskilt för den fortsatta färden, om polismannen förbjudit denna.

**7 §** Automobilskattetillegg påföres för bil, ägaren, och för släpvagn, ägaren av den bil som släpvagnen drages av.

I fråga om bil som innehåses på grund av avbetalningsköp anses innehavaren som ägare.

Brukas bil av någon som är skyldig att ersätta skada enligt 6 eller 7 § lagen (1916: 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, anses brukaren som bilens ägare.

8 § I fråga om bil, som är registrerad här i landet, eller släpvagn, som drages av sådan bil, påföres automobilskatttillägg genom beslut av länsstyrelsen i det län där den i bilregistret antecknade ägaren av bilen har sin adress enligt registret. I fråga om andra fordon påföres tillägget av länsstyrelsen i Stockholms län.

9 § Bestämmelserna i 1 § tredje stycket, 2 § första stycket, 4 § andra stycket, 5 a, 8, 15 och 17 §§ förordningen (1922: 260) om automobilskatt äger motsvarande tillämpning på automobilskatttillägg.

Denna förordning gäller ej i fråga om fordon som brukas av krigsmakten enligt skriftligt avtal med militär myndighet.

Denna förordning träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

### 3 Förslag till

#### Kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Härigenom förordnas i fråga om förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,

dels att 4 och 5 §§, 7 § 1 mom., 12 och 15 §§, 18 § 1 mom., 19 § 1 och 2 mom., 20 §, 21 § 1 och 3 mom., 23 § 1 mom., 25 § 1 och 5 mom., 29 § 1, 3 och 5 mom., 32 § 3 mom., 33 § 4 mom., 34 § 2 och 3 mom. samt 36 § skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i förordningen skall införas två nya moment, 25 § 8 mom. och 34 § 5 mom., av nedan angivna lydelse.

#### Nuvarande lydelse

#### Föreslagen lydelse

##### 4 §

Med *linjetrafik* förstås i denna förordning yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods å viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om automobilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt.

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

*Ingår yrkesmässig trafik för personbefordran som ett led i en längre transport, skall trafiken bedömas för sig vid prövning av fråga om trafiken är att hänföra till linjetrafik eller beställningstrafik.*

##### 5 §<sup>1</sup>

Yrkesmässig trafik må bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd (*trafiktillstånd*).

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1967: 324.

*Nuvarande lydelse*

Trafiktillstånd skall, såvitt ej angår linjetrafik för personbefordran, innefatta föreskrift om det antal automobiler och släpfordon, varmed trafiken må bedrivas, samt om den största last eller det högsta antal personer, som må med varje automobil eller släpfordon befordras.

*Släpfordon, som icke är inrättat för person- eller godsbefordran, må utan särskilt tillstånd brukas i yrkesmässig trafik.*

Tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län *meddelas* av länsstyrelsen i det län, där längsta delen av vägsträckan är belägen.

Tillstånd att med personautomobil bedriva beställningstrafik för personbefordran *meddelas* av den trafiknämnd, inom vars verksamhetsområde stationsorten skall förläggas.

I övriga fall *meddelas* trafiktillstånd av länsstyrelsen i det län, varest linjetrafik skall äga rum eller stationsort för beställningstrafik skall förläggas.

*Föreslagen lydelse*

Trafiktillstånd skall, såvitt ej angår linjetrafik för personbefordran, innefatta föreskrift om det antal automobiler och släpfordon, varmed trafiken må bedrivas, samt om den största last eller det högsta antal personer, som må med varje automobil eller släpfordon befordras. *Släpfordon, som icke är inrättat för person- eller godsbefordran, må brukas i yrkesmässig trafik utan särskilt tillstånd.*

*Ansökan om trafiktillstånd eller medgivande till överlåtelse av sådant tillstånd skall göras av den som avser att driva trafik med stöd av tillståndet. Kan antagas att trafikförsörjningen inom viss kommun främjas, om beställningstrafiken för personbefordran med personautomobil utövas av juridisk person, får kommunen göra ansökan om tillstånd för den juridiske personen eller om överlåtelse av tillstånd på denne.*

*Fråga om tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller om medgivande till överlåtelse av tillstånd till sådan trafik prövas av länsstyrelsen i det län, där längsta delen av vägsträckan är belägen.*

*Fråga om tillstånd att med personautomobil bedriva beställningstrafik för personbefordran eller om medgivande till överlåtelse av sådant tillstånd prövas av den trafiknämnd, inom vars verksamhetsområde stationsorten skall förläggas. I fall som avses i tredje stycket andra punkten prövas dock frågan av Konungen.*

I övriga fall *prövas fråga om trafiktillstånd eller om medgivande till överlåtelse av tillstånd* av länsstyrelsen i det län, varest linjetrafik skall äga rum eller stationsort för beställningstrafik skall förläggas.

## Nuvarande lydelse

*I mom.* Vid ansökan om trafik-tillstånd skola fogas handlingar, som äro ägnade att bestyrka sökandens lämplighet såsom utövarer av det slag av yrkesmässig trafik, ansökningen avser, ävensom, där fråga ej är om linjetrafik för personbefordran, uppgift om typ och antal av de automobiler och släpfordon för person- eller gods-befordran, som äro avsedda att användas i trafiken, med angivande av den största last eller det högsta antal personer, som avses skola med varje automobil eller släpfordon befordras.

## Föreslagen lydelse

*I fråga om tillstånd som meddelats av Konungen enligt femte stycket anses den trafiknämnd inom vars verksamhetsområde stationsorten är förlagd som tillståndsgivande myndighet vid tillämpningen av denna förordning.*

## 7 §

*I mom.* Vid ansökan om trafik-tillstånd skola fogas handlingar, som äro ägnade att bestyrka den ifrågasatte tillståndshavarens lämplighet såsom utövarer av det slag av yrkesmässig trafik, ansökningen avser, ävensom, där fråga ej är om linjetrafik för personbefordran, uppgift om typ och antal av de automobiler och släpfordon för person- eller gods-befordran, som äro avsedda att användas i trafiken, med angivande av den största last eller det högsta antal personer, som avses skola med varje automobil eller släpfordon befordras. *Vid ansökan av kommun enligt 5 § tredje stycket skall fogas den ytterligare utredning som Konungen bestämmer.*

12 §<sup>2</sup>

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

Prövning av trafikens behövlighet skall ej ske i fråga om tillstånd att utföra transporter med lastautomobil, om största last som må befordras med fordonet fastställs till högst 4 000 kilogram, och ej heller i fråga om tillstånd att utföra transporter med sådant fordon, försedd med fast anordning för speciellt varuslag, som bestämmas av Konungen eller myndighet Konungen förordnar. Behovsprövning skall ej heller ägarum, om ansökan om trafiktillstånd avser

1) rätt för aktiebolag, handelsbolag eller ekonomisk förening, vars samtliga delägare eller medlemmar visats ha behov av godstransporter för egen rörelse och vars huvudsakliga ändamål är att tillgodose dessa behov, att uteslutande för delägarnas eller medlemmarnas räkning i beställningstrafik utföra dylika transporter med lastautomobil, vars maximilast ej överstiger 6 500 kilogram, eller med lastautomobil jämte släpfordon, vilkas sammanlagda maximilast ej överstiger 8 000 kilogram;

2) rätt att, i omedelbart samband med befordran av mjölk på uppsamlingslinje, transportera fyllnads- och returgoods.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1969: 689.

*Nuvarande lydelse*

Trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan 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. Om kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag söker tillstånd till linjetrafik med omnibus och gör sannolikt, att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas, om ansökningen bifalles, äger kommunen, landstingskommunen eller företaget företräde framför annan sökande.

*Föreslagen lydelse*

Trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet, vederhäftighet och ekonomiska förhållanden samt andra på frågan inverkan 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. Om kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag söker tillstånd till linjetrafik med omnibus och gör sannolikt, att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas, om ansökningen bifalles, äger kommunen, landstingskommunen eller företaget företräde framför annan sökande.

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Tillstånd till beställningstrafik i andra fall än som avses i andra stycket 1) 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 linjetrafik 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.

Tillstånd att medtaga passagerare vid färd med personautomobil för egen räkning må, därest ej särskilda omständigheter annat föranleda, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga stadgandena i 23, 25, 27 och 29 §§.

Tillstånd att för en tid av högst sex månader bedriva beställningstrafik för godsbefordran eller att för samma tid öka antalet automobiler i dylik trafik må, därest anledning föreligger därtill, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga stadgandena i 27 §.



## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

15 §<sup>3</sup>

Har transportnämnden bestämt särskilt lokalområde, skall underrättelse därom tillställas länsstyrelse som beslutet angår.

Har länsstyrelse meddelat tillstånd till linjetrafik, skall avskrift av beslutet sändas till polismyndighet som länsstyrelsen finner böra under rättas om tillståndet samt, om trafiken berör även annat län, länsstyrelsen i det länet.

Avskrift av beslut, varigenom länsstyrelse meddelat tillstånd till beställningstrafik, skall sändas till polismyndigheten å stationsorten, och, om det för trafiken angivna lokalområdet är beläget även i annat län, länsstyrelsen i det länet.

Har trafiknämnd meddelat beslut om trafik tillstånd, skall avskrift av beslutet sändas till länsstyrelsen.

Har trafiknämnd meddelat beslut om trafik tillstånd, skall avskrift av beslutet sändas till länsstyrelsen. *Avskrift av beslut som Konungen meddelat enligt 5 § femte stycket tillställles vederbörande länsstyrelse och trafiknämnd.*

Vad sålunda är stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om beslut om ändring i trafik tillstånd.

Om anslag av beslut, varom i denna paragraf sägs, stadgas i 44 §.

## 18 §

*I mom.* Tillstånd till yrkesmässig trafik må, då tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs eller då skäl eljest föreligga, överlåtas å annan efter medgivande av den myndighet, som meddelat trafik tillståndet.

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.*

*I mom.* Tillstånd till yrkesmässig trafik må, då tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs eller då skäl eljest föreligga, överlåtas å annan efter medgivande enligt 5 §.

Vid ansökan om tillståndets överförande å annan skall fogas avtal, som kan hava upprättats rörande överlåtelsen. *Vid ansökan av kommun enligt 5 § tredje stycket skall fogas den ytterligare utredning som Konungen bestämmer.*

*Fråga om medgivande till överlåtelse prövas med avseende å skälen och villkoren för överlåtelsen, lämpligheten i de avseenden som angivas i 12 § tredje stycket hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasättes, samt omständigheterna i övrigt.*

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1970: 869.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 19 §

1 mom.<sup>4</sup> 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 även som när tillståndshavaren eljest väsentligt åsidosatt sina skyldigheter såvitt angår trafikens anordnande eller handhavande.* 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.

1 mom. Trafiktillstånd kan av myndighet, som meddelat tillståndet, återkallas eller för viss tid indragas, *om vid utövningen av trafiken förekommit svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i denna förordning eller av de särskilda bestämmelser, som gälla i fråga om föräres arbetstid och vilotid, fordons eller vägars belastning eller fordons hastighet, om tillståndshavaren eljest väsentligt åsidosatt sina skyldigheter såvitt angår trafikens anordnande eller handhavande eller om han underlåtit att begagna tillståndet.* 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.

2 mom.<sup>5</sup> Göres i samband med ansökan om trafiktillstånd framställning om återkallelse av tillstånd till trafik som ansökningen omfattar, får återkallelse ske, när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande synnerlig anledning förekommer därtill. Är sökanden kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag och avser ansökningen linjetrafik med omnibus, skall återkallelse ske, när sökanden gör sannolikt, att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas, om trafiken utövas av sökanden.

Fråga om återkallelse enligt första stycket prövas av den myndighet som har att pröva ansökningen om trafiktillstånd.

Återkallas tillstånd enligt första stycket, är ny tillståndshavare, på begäran av den vars tillstånd återkallats, skyldig att inlösa den rörelse som bedrivits med stöd av det återkallade tillståndet eller, om återkallelsen rör endast viss del av rörelse, de tillgångar som använts i den delen. Framställning om inlösen skall göras skriftligen hos tillståndsmyndigheten inom två månader från det beslutet om återkallelse och nytt trafiktillstånd vunnit laga kraft eller, om besvär anförts, beslutet blivit slutligen fastställt. Framställningen prövas i den ordning och enligt de grunder Konungen bestämmer.

Enas parterna i frågan om inlösen, skall överenskommelsen ingivas till tillståndsmyndigheten och behandlas som en framställning enligt tredje stycket.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1969: 689.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 1969: 689.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

*Gör kommun i samband med ansökan enligt 5 § tredje stycket sannolikt att trafikförsörjningen inom kommunen främjas, om beställningstrafiken för personbefordran med personautomobil utövas av juridisk person, får Konungen efter framställning av kommunen återkalla tillstånd till trafik som ansökningen omfattar. Kommunen är skyldig att på begäran av den vars tillstånd återkallas inlösa rörelse, som bedrivits med stöd av det återkallade tillståndet. Enas ej parterna om den ersättning som skall utgå vid inlösen, fastställes ersättningen i den ordning och efter de grunder som Konungen bestämmer.*

20 §<sup>6</sup>

Tillstånd till utövande av yrkesmässig trafik för personbefordran innebär, på sätt den tillståndsbeviljande myndigheten äger närmare bestämma, rätt till befordran även av gods, som medföres av passagerare.

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

*Tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med personautomobil innebär även rätt till befordran av mindre gods med automobilen eller till denna kopplad släpvagn, vars totalvikt ej överstiger 750 kilogram. Trafiknämnden bestämmer på vilket sätt och i vilken omfattning godsbefordran får ske. Därest icke annorledes föreskrives av trafiknämnden, innebär tillstånd att med personautomobil bedriva beställningstrafik för personbefordran jämväl rätt att med automobilen befordra uteslutande tidningar, dock icke till större myckenhet än som motsvarar sammanlagda vikten av det största antal passagerare, som må i yrkesmässig trafik befordras med automobilen, varje passagerares vikt därvid beräknad till sjuttio kilogram.*

\* Senaste lydelse 1954: 407.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

I linjetrafik för personbefordran må jämväl, därest och i den omfattning samma myndighet må finna skäl sådant medgiva, medföras gods för annan än passagerare.

Utän särskilt tillstånd må, efter anmälan till den tillståndsgivande myndigheten, i linjetrafik för personbefordran medföras gods för postverkets räkning.

## 21 §

*1 mom.* Beställningstrafik för personbefordran må bedrivas inom stationsorten samt, i den mån så erfordras för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits automobilens förare inom stationsorten, jämväl utom denna; dock må för personbefordran uteslutande inom viss stad icke användas automobil med stationsort utom staden, där ej länsstyrelse sådant medgivit.

*1 mom.* Beställningstrafik för personbefordran må bedrivas inom stationsorten samt, i den mån så erfordras för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits automobilens förare inom stationsorten, jämväl utom denna. Därvid anses delgivning genom kommunikationsradio ha skett inom stationsorten, om basradion är belägen där. För personbefordran uteslutande inom viss stad må icke användas automobil med stationsort utom staden, där ej länsstyrelse sådant medgivit.

Har beställd körning avslutats utom stationsorten, skall automobilen utan onödigt dröjsmål återföras direkt till denna ort. Under återfärden må automobilen även utan föregående, inom stationsorten mottagen beställning tagas i bruk för personbefordran till stationsorten eller till ort, som under färden passeras.

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

*3 mom.* Därest det för tillgodoseende av tillfälligt behov av persontrafik inom visst område erfordras, äger länsstyrelse medgiva befrielse från skyldigheten att iakttaga stadgandena i 1 mom. eller föreskrift, som beslutats jämlikt 2 mom.

Beslut, varom nu är fråga, ankommer på länsstyrelsen i det län, varest automobilens stationsort är belägen, eller, om automobilen är avsedd att användas i annat län, på länsstyrelserna i de båda länen gemensamt.

*3 mom.* Därest det för tillgodoseende av behov av persontrafik inom visst område erfordras, får medgivas befrielse från skyldigheten att iakttaga stadgandena i 1 mom. eller föreskrift, som beslutats jämlikt 2 mom.

Beslut, varom nu är fråga, ankommer på länsstyrelsen i det län, varest automobilens stationsort är belägen, eller, om automobilen är avsedd att användas i annat län, på länsstyrelserna i de båda länen gemensamt. Påkallas sådant beslut i samband med ansökan av kommun enligt 5 § tredje stycket, prövas dock frågan av Konungen.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 23 §

*I mom.<sup>7</sup> Innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik med personautomobil eller omnibus 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 densamma meddelats, ombesörja befordran av personer eller gods under förutsättning,*

*I mom. Innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik för personbefordran i beställningstrafik med personautomobil eller i linjetrafik 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 densamma meddelats, ombesörja befordran av personer och av gods, som medföres av passagerare, 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 eljest giltigt skäl för vägran ej är för handen.

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

## 25 §

*I mom.<sup>8</sup> Automobil må icke användas i yrkesmässig trafik för personbefordran utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som meddelat trafiktillståndet. Då godkännande sökes skall företes intyg av besiktningsman att automobilen är för trafiken lämplig samt, därest automobilen icke är registrerad, meddelas sådana uppgifter om automobilens beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret. Sökes godkännande av registrerad automobil hos annan länsstyrelse än den, där automobilen registrerats, skall sökanden dessutom förete vederbörligt utdrag ur automobilregistret. Ej heller må i yrkesmässig trafik användas släpfordon för person-*

*I mom. Automobil eller släpfordon får användas i yrkesmässig trafik för personbefordran endast om fordonet är godkänt av besiktningsman för sådan trafik och innehavaren av trafiktillståndet till myndighet som meddelat detta överlämnat bevis om godkännandet med anmälan att fordonet skall användas i trafik enligt tillståndet. Vid godkännande skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må i yrkesmässig trafik befordras med automobilen eller släpfordonet.*

<sup>7</sup> Senaste lydelse 1965: 910.

<sup>8</sup> Senaste lydelse 1967: 324.

*Nuvarande lydelse*

*befordran utan att fordonet blivit i angiven ordning för trafiken godkänt. Vid godkännande, som ovan sägs, skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må i yrkesmässig trafik befordras med automobilen eller släpfordonet.*

*För befordran av personer i yrkesmässig trafik må lastautomobil godkännas allenast, då särskilda förhållanden därtill föranleda. Därvid skola för trafiken påkallade anordningar å lastautomobilen godkännas av länsstyrelsen eller i fråga om trafik, vartill tillstånd meddelats av trafiknämnd, av denna. Tillika skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet.*

Ej må automobil godkännas med mindre det visas, att försäkringsplikten fullgjorts.

Godkännande, varom ovan sägs, kan, när anledning därtill föreligger, av vederbörande myndighet återkallas.

5 mom.<sup>9</sup> Trafiknämnd, som godkänt automobil eller släpfordon för användning i yrkesmässig trafik, skall om beslutet underrätta länsstyrelsen i det län, där fordonet skall anses hava sin hemort.

1 mom.<sup>10</sup> Utövare av yrkesmässig trafik skall vara underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas

<sup>9</sup> Senaste lydelse 1967: 324.

<sup>10</sup> Senaste lydelse 1967: 787.

*Föreslagen lydelse*

För befordran av personer i yrkesmässig trafik må lastautomobil godkännas allenast, då särskilda förhållanden därtill föranleda.

Godkännande, varom ovan sägs, kan, när anledning därtill föreligger, återkallas av besiktningsman eller av myndighet som meddelat trafiktillståndet. Återkallas godkännandet av besiktningsman, skall denne anmäla förhållandet till den myndighet som meddelat trafiktillståndet.

5 mom. Besiktningsman, som godkänt automobil eller släpfordon för användning i yrkesmässig trafik, skall om beslutet underrätta länsstyrelsen i det län, där fordonet skall anses hava sin hemort.

8 mom. Statens trafiksäkerhetsverk meddelar ytterligare föreskrifter om utrustning och beskaffenhet av fordon som skall användas i yrkesmässig trafik för personbefordran.

## 29 §

1 mom. Utövare av yrkesmässig trafik för personbefordran i beställningstrafik med personautomobil eller i linjetrafik skall vara

*Nuvarande lydelse*

i fråga om beställningstrafik för personbefordran med personautomobil på sätt 25 § allmänna ordningsstadgan angiver,

samt i övriga fall av myndighet som meddelat trafiktillståndet.

Vad nu sagts skall icke gälla i fråga om tillstånd som avses i 12 § andra stycket.

3 mom. Myndighet, som äger fastställa taxa, må, då särskilda förhållanden därtill föranleda, beträffande linjetrafik för person- eller godsbefordran i stället för maximivgifter fastställa avgifter, som skola av trafikutövare oförändrade tillämpas (fasta avgifter).

5 mom.<sup>11</sup> Före fastställande av taxa bör länsstyrelsen, när förhållandena därtill föranleda, bereda trafikföretag, innehavare av tillstånd till transportförmedling, på vilkas rörelse den ifrågasatta taxan kan komma att inverka, sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik, som ärendet kan angå, samt representanter för näringslivet tillfälle att yttra sig.

Därest linjetrafik berör mer än ett län eller lokalområde omfattar delar av flera län, skall länsstyrelse, som äger fastställa taxa, över förslag till taxa höra övriga vederbörande länsstyrelser.

3 mom.<sup>12</sup> Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behövlig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma.

*Föreslagen lydelse*

underkastad de bestämmelser rörande taxa för befordran av personer eller av gods, som medföres av passagerare, vilka fastställas

i fråga om beställningstrafik av länsstyrelsen i det län där stationsorten är belägen

och i fråga om linjetrafik av den länsstyrelse som meddelat trafiktillståndet.

3 mom. Myndighet, som äger fastställa taxa, må, då särskilda förhållanden därtill föranleda, beträffande linjetrafik för personbefordran i stället för maximivgifter fastställa avgifter, som skola av trafikutövare oförändrade tillämpas (fasta avgifter).

5 mom. Före fastställande av taxa bör länsstyrelsen, när förhållandena därtill föranleda, bereda kommuner eller organisationer, som företräda kommunintressen, trafikföretag, sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik, som ärendet kan angå, samt representanter för näringslivet tillfälle att yttra sig.

Därest linjetrafik berör mer än ett län, skall länsstyrelse, som äger fastställa taxa, över förslag till taxa höra övriga vederbörande länsstyrelser.

## 32 §

3 mom. Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behövlig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma. Kan det antagas att rörelsen kommer att beröra annat län än det där rörelsen skall bedrivas och kan länsstyrelsen med

<sup>11</sup> Senaste lydelse 1967: 324.

<sup>12</sup> Senaste lydelse 1970: 869.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

Prövning av rörelsens behövlighet skall ej ske, då ansökan avser tillstånd till uthyrning av personautomobil eller av lastautomobil, vars totalvikt ej överstiger 3 500 kilogram.

Vad i 12 § fjärde stycket samt 16 §, 17 § och 18 § 1 mom. är stadgat skall i tillämpliga delar gälla i fråga om uthyrningsrörelse.

Tillstånd kan, när anledning därtill förekommer, av länsstyrelsen återkallas eller för viss tid indragas. Har tillståndshavaren 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.

Innefattar beslut meddelande av tillstånd eller ändring i eller indragning på viss tid eller återkallelse av förut meddelat tillstånd, skall avskrift av beslutet genom länsstyrelsens försorg sändas till vederbörande polismyndighet.

Beslut om återkallelse eller indragning av tillstånd eller om varning skall genom den beslutande myndighetens försorg delgivas den, som avses med beslutet.

## 33 §

4 mom.<sup>13</sup> Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behövlig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökningens ingivande icke vara avgörande för företrädare 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., 19 § 1 och 3 mom. samt 31 § är föreskrivet skall äga motsvarande tillämpning å transportförmedling.

Vad i 14 §, 15 § och 23 § 2 mom. är stadgat i fråga om linjetrafik ävensom vad i 16 §, 17 §, 18 § 1 mom., 19 § 1 och 3 mom. samt 31 § är föreskrivet skall äga motsvarande tillämpning å transportförmedling.

## 34 §

2 mom.<sup>14</sup> Bryter någon mot föreskrifterna i 25 § 7 mom., eller uraktlåter någon, som innehar tillstånd till yrkesmässig trafik, att fullgöra skyldighet, som enligt 23 § 1 mom. åligger honom, eller åsidosätter någon honom jämlikt 31 § eller 32 § 7 mom. åliggande skyldighet,

<sup>13</sup> Senaste lydelse 1969: 689.

<sup>14</sup> Senaste lydelse 1967: 324.



## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

eller åsidosättes fastställd turlista utan att möjligheten att iakttaga densamma kan anses utesluten till följd av förhållande, som vederbörande ej föränlett eller förmått avvärja,

eller fordras vid yrkesmässig trafik *eller transportförmedling* eller fordras vid yrkesmässig trafik betalning i strid mot fastställd taxa, betalning i strid mot fastställd taxa,

eller åsidosätts i övrigt av vederbörande myndighet vid meddelande av trafiktillstånd eller tillstånd till bedrivande av uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller eljest enligt denna förordning lämnade föreskrifter,

straffes den felande med dagsböter.

3 mom.<sup>15</sup> Brukas för personbefordran i yrkesmässig trafik automobil eller släpfordon, som ej godkänts för sådan trafik,

3 mom. Brukas för personbefordran i yrkesmässig trafik automobil eller släpfordon i strid mot 25 § 1 mom.,

eller brukas i yrkesmässig trafik för godsbefordran automobil eller släpfordon i strid mot föreskrifterna i 25 § 2 mom. eller 3 mom. första stycket,

eller brukas i uthyrningsrörelse automobil, som ej godkänts för sådan rörelse,

straffes den, som utövar trafiken eller rörelsen, med dagsböter.

Ägde förare vetskap därom, att godkännande, som ovan sägs, icke lämnats eller att i 25 § 2 mom. föreskriven anmälningsskyldighet icke fullgjorts eller att fordonets maximilast översteg den för fordonet i trafiktillståndet eller eljest särskilt medgivna högsta lasten, vare jämväl han förfallen till ansvar, som nyss sagts.

Ägde förare vetskap om hindret mot fordonets brukande, vare jämväl han förfallen till ansvar, som nyss sagts.

5 mom. Har beställningstrafik för godsbefordran bedrivits utan tillstånd eller i strid mot 22 § eller föreskrift enligt 5 § andra stycket om maximilast för fordon, dömes den för vars räkning otillåten transport utförts till dagsböter, om han kände till hindret mot transportens utförande eller ej visar att han gjort den undersökning huruvida sådant hinder förelåg, som skäligen kan begäras av honom.

<sup>15</sup> Senaste lydelse 1957: 474.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 36 §

Har innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling ådömts straff för förseelse mot denna förordning, eller har högre rätt meddelat utslag i mål, vari underrätt ådömt sådant straff, åligger det domstolen att inom åtta dagar från utslagets avkunnande översända avskrift av utslaget till vederbörande tillståndsgivande myndighet.

Har innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik eller *förare av automobil i sådan trafik eller innehavare av tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling* ådömts straff för förseelse mot denna förordning, eller har högre rätt meddelat utslag i mål, vari underrätt ådömt sådant straff, åligger det domstolen att inom åtta dagar från utslagets avkunnande översända avskrift av utslaget till vederbörande tillståndsgivande myndighet.

*Har straff ådömts för förseelse mot de särskilda bestämmelser som gälla i fråga om förarens arbetstid och vilotid, fordons eller vägars belastning eller fordons hastighet och har förseelsen skett i yrkesmässig trafik, äger första stycket motsvarande tillämpning.*

---

Denna kungörelse träder i kraft den 1 oktober 1972.

**Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:ts Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 24 mars 1972.**

*Närvarande:* statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden STRÄNG, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *vissa åtgärder avseende lastbils-, taxi- och busstrafiken, m. m.* och anför.

## **1. Inledning**

Utredningen rörande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken (yrkestrafikutredningen)<sup>1</sup> har avlämnat betänkandet (SOU 1971: 34) Lastbil och taxi.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av riksåklagaren, Göta hovrätt, rikspolisstyrelsen, statens järnvägar (SJ), statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, transportnämnden, kommerskollegium, marknadsrådet, näringsfrihetsombudsmannen (NO), statens pris- och kartellnämnd, arbetsmarknadsstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Kopparbergs och Västernorrlands län, Aktiebolaget Svensk bilprovning, Aktiebolaget Svenska godscentraler (ASG), Drosktrafikföreningen Stockholm u. p. a., Handelstjänstemannaförbundet, Landsorganisationen i Sverige (LO), Motorbranschens riksförbund, Näringslivets trafikdelegation, Svenska företagares riksförbund, Svenska kommunförbundet, Svenska taxiförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska vägföreningen, Svenska åkeriförbundet och Sveriges speditörförbund. Yttranden har bifogats av riksåklagaren från vissa åklagarmyndigheter, av kommerskollegium från vissa handelskammare och av länsstyrelserna från polismyndigheter, landstingskommuner, kommuner, handelskammare och regionala eller lokala intresseorganisationer inom den yrkesmässiga trafiken. Vidare har yttranden inkommit från Åkeriföretagarnas centralförbund, från olika regionala eller lokala taxiorganisationer och från enskilda och grupper av enskilda taxiägare och taxiförare.

<sup>1</sup> Generaldirektören Erik Severin.

Trafikpolitiska delegationen har i skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet lagt fram vissa förslag om taxor i yrkesmässig trafik.

I skrivelse till Kungl. Maj:t har Svenska lasttrafikbilägareförbundet<sup>1</sup> hemställt att bestämmelserna om maximitaxor för beställningstrafik för godsbefordran med lastbil upphävs snarast möjligt.

Skrivelserna har remissbehandlats gemensamt. Yttranden har inkommit från postverket, SJ, transportnämnden, kommerskollegium, statens pris- och kartellnämnd, länsstyrelserna i Stockholms, Jönköpings, Malmöhus, Örebro, Västernorrlands och Västerbottens län, yrkestrafikutredningen, Biltrafikens arbetsgivareförbund, Näringslivets trafikdelegation, Svenska kommunförbundet, Sveriges trafikbilägares riksorganisation och Svenska transportarbetareförbundet. Kommerskollegium har till sitt yttrande fogat yttranden från vissa handelskammare. Till yttrandena från länsstyrelserna har fogats yttranden från kommuner, handelskammare och regionala intresseorganisationer inom den yrkesmässiga trafiken.

<sup>1</sup> Numera Svenska åkeriförbundet.

## 2. Gällande bestämmelser

Yrkesmässig trafik är enligt förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (ändrad senast 1971: 315) (YTF) trafik i vilken bil jämte förare tillhandahålls allmänheten mot ersättning för person- eller godsbefordran (1 §). Från tillämpning av bestämmelserna i förordningen är undantagna en del transporter (2 §). Detta gäller bl. a. transporter av vissa jordbruks- och skogsprodukter. Vidare har Kungl. Maj:t med stöd av det generella bemyndigandet i 2 § medgett undantag för vissa slag av trafik.

Det ankommer enligt 3 § på länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken.

Den yrkesmässiga trafiken uppdelas i linjetrafik och beställningstrafik. Med linjetrafik förstås yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods på viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätten i fråga om bilens utnyttjande inte tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt. Beställningstrafik är sådan yrkesmässig trafik, som inte är linjetrafik (4 §).

I prop. 1940: 115 utvecklade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet närmare sina synpunkter på gränsdragningen mellan de båda slagen av trafik. Han underströk som karaktäristiskt för beställningstrafiken att dispositionsrätten över bilen genom beställningen i princip övergår till beställaren, som bestämmer bilens avgångstid, färdriktning, uppehåll på olika platser under färden och — inom gränserna för fastställd maximilast — dess passagerarantal eller godsmängd. Linjetrafik innebär i motsats härtill, att dispositionsrätten över bilen i princip förblir hos trafikutövaren. Godsavlastare eller passagerare har genom den av dem erlagda ersättningen för transporten inte förvärvat dispositionsrätt över bilen vare sig individuellt eller kollektivt. För att en viss trafikprestation skall kunna utnyttjas av flera passagerare eller godsavlastare kollektivt utan föregående avtal fordras att kännedom om trafiken är spridd bland ett relativt stort antal eventuella trafik kunder. En sådan kännedom är i regel inte möjlig utan en viss grad av regelbundenhet i transporterarnas utförande. Eftersom regelbundenheten är ett yttre faktum, som är lätt att konstatera, och då regelbundenheten dessutom oftast är ett tecken på att trafiken inte sker på grund av beställning, så har av praktiska skäl i definitionerna mera vikt kommit att läggas vid denna i och för sig sekundära faktor än vid det mera väsentliga faktum att dispositionsrätten över bilen inte övergått till trafikanten vid linjetrafik.

I detta sammanhang kan nämnas att högsta domstolen i dom den 30 december 1971 (DB 40) funnit att viss mera långväga busstrafik, som drivs regelbundet med normalt två dubbelturer per vecka mellan

samma orter under längre tid, är att anse som linjetrafik. I fyra andra domar samma dag (DB 38, 39, 41 och 42) har högsta domstolen förklarat att anordnande av busstransporter, vilka ingår endast som ett led i ett researrangemang med huvudvikten lagd vid en transport av annat slag, i förevarande fall båttransport, inte skall hänföras till linjetrafik.

Förutsättning för rätten att bedriva yrkesmässig trafik är enligt 5 § YTF att vederbörligt tillstånd (trafiktillstånd) meddelats. I tillstånd, som inte gäller linjetrafik för personbefordran, anges det antal bilar och släpfordon som trafiken får bedrivas med och den största last eller det högsta antal personer som får befordras med varje fordon. Av följande uppställning framgår vilka myndigheter som svarar för tillståndsgivningen.

Trafikslag	Tillståndsgivande myndighet
Linjetrafik för person- eller godsbe- fordran på vägsträcka inom ett län	Länsstyrelsen i det län där trafiken skall bedrivas
Linjetrafik för person- eller godsbe- fordran på vägsträcka inom flera län	Länsstyrelsen i det län där längsta delen av vägsträckan är belägen
Beställningstrafik för personbeford- ran med personbil (taxitrafik)	Den trafiknämnd inom vars verksamhets- område stationsorten skall förläggas
Beställningstrafik för personbeford- ran med buss	Länsstyrelsen i det län inom vilket stations- orten skall förläggas
Beställningstrafik för godsbefordran	Länsstyrelsen i det län inom vilket stations- orten skall förläggas

Lagen (1964: 731) om trafiknämnder (ändrad senast 1971: 653) anger att trafiknämnd enligt huvudregeln skall finnas i varje kommun. Ordförande i nämnden är normalt polischefen i det polisdistrikt som kommunen ingår i. Utöver ordföranden finns två ledamöter, som väljs av kommunens fullmäktige. Såsom nämndens beslut gäller den mening som biträds av ordföranden och minst en av de andra ledamöterna. Om nämnden inte kan besluta i viss fråga, skall denna hänskjutas till länsstyrelsen för avgörande.

Researrangör får enligt kungörelsen (1958: 368) om undantag från vissa bestämmelser i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (ändrad senast 1969: 692) driva beställningstrafik med buss med anlitande av trafikutövare som har tillstånd till sådan trafik. Researrangören behöver i sådana fall inte själv ha trafiktillstånd, om han till vederbörligt tillståndsmyndighet gör anmälan om den trafik han avser att driva.

Förfarandet i samband med ansökan om trafiktillstånd är ingående reglerat såväl beträffande vilka uppgifter, som skall åtfölja ansök-

ningen, som i fråga om inhämtande av yttranden över ansökningen från myndigheter, trafikföretag m. fl. (7—11 §§ YTF).

I 12 § YTF anges villkoren för att trafiktillstånd skall meddelas. Tillstånd får lämnas endast om den ifrågasatta trafiken är behövlig och i övrigt lämplig. Från behovsprövning undantas transporter med lastbil, som har en maximilast av högst 4 000 kg. Dessutom är undantagna transporter med vissa specialfordon, särskilda slag av kooperativa transporter och transporter av gods i omedelbart samband med befordran av mjölk på uppsamlingslinje. Trafiktillstånd får meddelas endast den som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter anses lämplig som utövare av yrkesmässig trafik. Beträffande tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med annan redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik, gäller viss företrädesrätt för den redan etablerade trafiken. Om kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag söker tillstånd till linjetrafik med buss och gör sannolikt att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas om ansökningen bifalls, äger kommunen, landstingskommunen eller företaget företräde framför annan sökande.

Trafiktillstånd skall ställas på viss fysisk eller juridisk person och uppta de villkor och bestämmelser, som anses behövliga. Tillstånd till beställningstrafik får dock enligt huvudregeln meddelas juridisk person endast om särskilda skäl föreligger. Tillstånd för juridisk person att driva beställningstrafik har meddelats huvudsakligen i fråga om busstrafik och sådan lastbilstrafik som drivs av större företag, medan taxitrafiken i allmänhet utövas av fysiska personer.

Tillstånd till linjetrafik kan förbindas med skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag.

I fråga om beställningstrafik skall enligt 13 § bestämmas stationsort för bil, som brukas i trafiken. Av förarbetena till YTF framgår, att som stationsort bör anges en geografisk enhet, såsom stad, köping, municipalsamhälle, kyrkby, hamnplats eller annat liknande område. Utöver stationsort skall i fråga om beställningstrafik för godsbefordran anges ett lokalområde. Detta skall utgöras av län eller sammanhängande delar av ett eller flera län. Det ankommer på transportnämnden att indela riket i lokalområden. Landet är f. n. indelat i 23 sådana områden. I regel utgör länen lokalområden, men i vissa fall har avvikelser härifrån skett. Vissa län har delats i två lokalområden, medan i andra fall två län sammanförts till ett lokalområde. I en del fall bestäms särskilt lokalområde för viss trafikutövare eller för viss grupp av trafikutövare.

Rättsverkningarna för trafikutövaren av bestämmelserna om stationsort och lokalområde anges i 21 och 22 §§ såsom framgår av det följande.

I 14 § föreskrivs att för linjetrafik bör fastställas turlista av den länsstyrelse som meddelat trafiktillståndet.

Hos länsstyrelserna skall enligt 16 § YTF föras förteckningar (yrkes- trafikregister) över trafikutövare och fordon som godkänts för användning i yrkesmässig trafik eller anmälts enligt 25 § 2 mom. Transportnämnden bestämmer sättet för och omfattningen av registerföringen. F. n. pågår undersökning om möjligheterna att föra yrkestrafikregister i anslutning till det centrala bilregister som är under uppbyggnad.

Av 17 § framgår, att trafiktillstånd vanligen skall gälla tills vidare. Vid dödsfall eller konkurs gäller särskilda regler om rätten att fortsätta trafiken.

När tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs eller när skäl annars föreligger kan trafiktillstånd överlåtas efter medgivande av den myndighet som meddelat tillståndet (18 §). Vederbörande myndighet prövar bl. a. lämpligheten hos den som vill överta tillståndet.

I 19 § har införts bestämmelser om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd. Sådan åtgärd kan komma i fråga vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i YTF, vid underlåtenhet att begagna tillståndet eller när tillståndshavaren på annat sätt väsentligt åsidosatt sina skyldigheter såvitt angår trafikens anordnande eller handhavande. Under vissa förutsättningar kan i stället varning meddelas.

Vidare kan trafiktillstånd återkallas i samband med att ansökan föreligger från en sökande om nytt trafiktillstånd. Förutsättningen är att det med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande föreligger synnerlig anledning till återkallelse. Är sökanden kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag och avser ansökningen linjetrafik med buss, skall återkallelse ske, när sökanden gör sannolikt att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas, om trafiken utövas av sökanden. Denna bestämmelse står i samklang med den i 12 § stadgade företrädesrätten för kommunala rättssubjekt till trafiktillstånd för linjetrafik med buss. När tillstånd återkallas i samband med att nytt trafiktillstånd lämnats, kan den nye tillståndshavaren förpliktas att inlösa rörelsen. För prövning av inlösningskyldighetens omfattning och löseskillingen har inrättats ett särskilt organ, bussvärderingsnämnden.

Enligt 20 § får innehavare av tillstånd till persontrafik befordra gods som medförs av passagerare och dessutom i beställningstrafik utföra tidningstransporter. I linjetrafik kan efter särskilt medgivande befordras även annat gods.

Av 21 § framgår att beställningstrafik för personbefordran får bedrivas inom stationsorten och, i den mån det behövs för utförande av beställning som mottagits av eller delgivits bilens förare inom stationsorten, även utom denna. För personbefordran uteslutande inom viss stad får dock inte användas bil med stationsort utom staden, om läns-



styrelse inte medgivit detta. Sådan begränsning kan av länsstyrelse förklaras gälla även inom annat samhälle eller beträffande visst område inom länet. I fråga om återfärd till stationsorten gäller att passagerare får tagas med även utan föregående beställning inom stationsorten.

Om det behövs för att tillgodose ett tillfälligt behov av persontrafik inom visst område, kan länsstyrelse medge s. k. samtrafik och andra undantag från skyldigheten att iaktta de nu angivna reglerna.

Beträffande den nämnda begränsningen i rätten att utföra körningar inom stad bör uppmärksammas att beteckningen stad har mönstrats ut ur kommunallagarna med ingången av år 1971. Enligt lagen (1969: 780) med anledning av införande av enhetlig kommunbeteckning, m. m. skall föreskrift i lag eller annan författning om stad i stället avse kommun, som består av område vilket enligt den vid utgången av år 1970 gällande kommunindelningen utgjorde stad. Om i en nybildad kommun ingår ett område som vid sistnämnda tidpunkt utgjorde stad, skall föreskriften om stad, om inte Kungl. Maj:t bestämt annat i beslutet om kommunindelningen, gälla den nya kommunen.

I 22 § YTF anges de huvudregler som gäller för beställningstrafik för godsbefordran. Dessa innebär i princip att körning mellan orter inom lokalområdet är tillåten. Dessutom får transport av gods äga rum från ort inom lokalområdet till ort utom detta eller från ort utom lokalområdet till ort inom detta. Däremot är en transport mellan två orter, som båda är belägna utom lokalområdet, inte tillåten.

Även i fråga om beställningstrafik för godsbefordran finns möjlighet för länsstyrelse att på samma sätt som gäller beträffande taxitrafik medge undantag från eljest gällande regler vid tillfälligt transportbehov inom ett område.

För innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik med personbil eller buss gäller befordringsplikt med vissa särskilt angivna undantag (23 §).

Innehavare av trafiktillstånd kan åläggas skyldighet att ansluta sig till förening av utövare av yrkesmässig trafik med syfte att hålla beställningskontor eller handha de gemensamma uppgifter i övrigt som den tillståndsbeviljande myndigheten finner lämpliga för trafikens ordnande (24 §).

För användning av bil i yrkesmässig trafik för personbefordran krävs att bilen blivit godkänd av myndighet, som meddelat trafiktillståndet (25 §). Godkännandet grundas på särskild lämplighetsbesiktning som utförs av besiktningsman hos Aktiebolaget Svensk bilprovning.

Enligt förordnande av Kungl. Maj:t med stöd av 26 § YTF har transportnämnden utfärdat en kungörelse (SFS 1970: 594) om särskild beteckning — trafikbilsskylt — på bil, som används i beställningstrafik för godsbefordran.

Utövare av yrkesmässig trafik är enligt 29 § YTF underkastad de be-

stämmelser om taxa som meddelas i fråga om beställningstrafik för personbefordran med personbil, på sätt som anges i 25 § allmänna ordningsstadgan (1956: 617, ändrad senast 1971: 672) (AOST) och i fråga om övriga fall, av myndighet som lämnat trafiktillståndet. Den angivna paragrafen i AOST innehåller föreskrifter, enligt vilka länsstyrelse före beslut om taxa skall höra kommunfullmäktige. Taxa har karaktären av maximitaxa, men i undantagsfall kan för linjetrafik fastställas fasta avgifter, som alltså skall tillämpas utan avvikelser. Före fastställande av taxa skall, om förhållandena föranleder därtill, även trafikföretag och sammanslutningar av trafikutövare m. fl. beredas tillfälle att yttra sig.

Taxeplikt föreligger inte i fråga om sådan beställningstrafik för godsbefordran, som i 12 § YTF är undantagen från behovsprövning.

I 32 § YTF stadgas, att yrkesmässig uthyrning av bil utan att förare ställs till förfogande (uthyrningsrörelse) får ske endast efter tillstånd av länsstyrelsen i det län där rörelsen skall drivas. Tillstånd meddelas endast om rörelsen anses behövlig och i övrigt lämplig och om sökanden anses skickad att driva rörelsen. Prövning av rörelsens behövlighet sker ej, när ansökan avser tillstånd till uthyrning av personbil eller av lastbil, vars totalvikt inte överstiger 3,5 ton. Bil får inte användas i uthyrningsrörelse utan att vara godkänd av den länsstyrelse, som meddelat tillstånd till rörelsen. Godkännandet skall, liksom i fråga om bil i yrkesmässig trafik för personbefordran, grundas på särskild lämplighetsbesiktning.

För att driva transportförmedling krävs med vissa undantag tillstånd av länsstyrelse (33 §). Med transportförmedling avses rörelse, varigenom någon yrkesmässigt åt allmänheten ombesörjer hopsamlade eller mottagande av gods till en eller flera upplagsplatser för transport med bil eller förmedling av anbud om utförande av godstransporter med bil eller om tillhandahållande av gods för sådan transport. Dessutom fordras för att rörelsen skall hänföras till transportförmedling att regelbundna transporter förmedlas mellan vissa orter. Regelbunden transport mellan två orter anses föreligga om vanligen två eller flera transporter för kalendervecka äger rum i samma riktning.

Den som driver yrkesmässig trafik, uthyrningsrörelse eller transportförmedling utan att vara berättigad att driva sådan trafik eller rörelse kan enligt 34 § YTF straffas med dagsböter. Motsvarande gäller i fråga om olika slag av överträdelser i samband med utövandet av verksamheten.

Domstolarna är skyldiga att underrätta tillståndsgivande myndighet, om innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik, uthyrningsrörelse eller transportförmedling dömts till straff för förseelse mot YTF (36 §).

Länsstyrelse eller polismyndighet, som finner anledning till återkallelse av trafiktillstånd eller andra angivna tillstånd enligt YTF, skall

göra framställning om återkallelse hos den myndighet som har att besluta i ärendet (39 §).

Härutöver bör nämnas vissa bestämmelser i vägtrafikförordningen (1951: 648, omtryckt 1967: 856, ändrad senast 1971: 1040) (VTF) som är av särskild betydelse för den tyngre vägtrafiken. Av 3 § 6 mom. framgår att på vissa bussar och lastbilar skall finnas färdskrivare, dvs. ett instrument som upptecknar hastighet, körtid och tillryggalagd väglängd. Uppteckning skall bevaras i bilen under en vecka. Det åligger bilens ägare och förare att på anmodan överlämna uppteckningen till trafikinspektör, bilinspektör, tjänsteman vid yrkesinspektionen eller polisman. I kungörelsen (1956: 427) om skyldighet att å vissa motorfordon föra färdskrivare (ändrad senast 1967: 678) anges närmare vilka fordon som skall vara försedda med sådant instrument.

I 28 a § VTF finns föreskrifter om arbetstid och vilotid för förare i företag, som driver förvärvsverksamhet i vilken personer eller gods befordras på väg. I anslutning därtill anges i 28 b § skyldighet att föra anteckningar för kontroll av arbetstid och vilotid. I kungörelsen (1967: 598) om anteckningar för kontroll av arbetstid och vilotid i vägtrafik finns närmare bestämmelser om hur anteckningarna skall föras. Enligt dessa bestämmelser skall finnas särskild arbetstidsbok, som förs av fordonets förare. Om denne är anställd, skall även arbetsgivaren föra anteckningar om arbets- och vilotid.

Av betydelse för lastbilstrafiken är bestämmelserna i 54 § VTF, vilka bl. a. förbjuder användning på allmän väg, gata eller annan allmän plats av fordon med visst axeltryck, boggitryck och bruttovikt. Axeltrycket och boggitrycket får inte överstiga 8 ton resp. 12 ton. Med stöd av bestämmelserna i 63 § har emellertid dessa gränser i fråga om en betydande del av vägnätet — 53 % den 1 april 1971 — höjts till 10 resp. 16 ton. Bruttovikten är den vikt som vid visst tillfälle vilar på ett fordons eller fordonstågs samtliga axlar. Högsta tillåtna bruttovikt bestäms bl. a. av avståndet mellan första och sista axeln på ett fordon eller fordonståg. Tillåtna bruttovikten framgår av 54 § och med ledning därav utfärdade bruttoviktstabeller. Även i fråga om gränserna för bruttovikten har ökning medgetts då det gäller det tyngre vägnätet med 10/16 tons axel/boggitryck.

Enligt hastighetsbestämmelserna i 56 § får buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 3,5 ton, inte föras med högre hastighet än 70 km i timmen. På motorväg och motortrafikled får dock hastigheten uppgå till 90 km. Inom tätbebyggt område får fordons hastighet inte överstiga 50 km i timmen. Särskilda begränsningar gäller i vissa fall om släpfordon är kopplat till bilen. Andra hastigheter än de i VTF medgivna kan bestämmas genom lokal trafikföreskrift (61 §).

Med fordon för vilket fastställts maximilast får enligt 57 § 1 mom. VTF inte befordras last, vars vikt överstiger maximilasten. Framförs

fordon i strid mot denna bestämmelse eller nyssnämnda bestämmelser om högsta tillåtna axel- eller boggitryck, får polisman förbjuda och även hindra fortsatt färd.

### 3. Den statliga trafikpolitiken

Målet för den statliga trafikpolitiken är att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former som medger effektivitet och en sund utveckling av transportmedlen. Trafikpolitiken skall utformas så att de krav som ställs från trafiksäkerhetssynpunkt blir tillgodosedda. Till fullföljande av denna politik skapas ett system på transportmarknaden som gör det möjligt för varje trafikgren och varje transportföretag att utvecklas med utgångspunkt i sina reella förutsättningar och marknadens behov. Detta sker bl. a. genom avskaffandet av regleringar, som kan verka snedvridande på denna utveckling, och genom tillämpningen av den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen, som innebär att varje trafikgren skall svara för de kostnader som den orsakar.

I anslutning till det s. k. trafikpolitiska reformprogrammet har en successiv avveckling skett av olika restriktioner och regleringar inom såväl järnvägstrafiken som den yrkesmässiga lastbilstrafiken. I fråga om de hittills genomförda åtgärderna avseende lastbilstrafiken kan sammanfattningsvis nämnas, att det i en första reformetapp skedde en uppmjukning av regleringssystemet genom en mindre restriktiv tillståndsgivning. Normerande vid tillståndsgivningen var en årlig ökning med 15 % av den samlade lastförmågan hos fordon i beställningstrafik för godsbefordran. Dessutom gjordes vissa ändringar i YTF, vilka innebar bl. a. att vissa godstransporter helt undantogs från tillämpningen av YTF eller från däri föreskriven behovsprövning och att i fråga om persontrafiken kravet på tillstånd för samåkning med personbil i viss omfattning slopades. Behovsprövningen slopades vidare för tillstånd till uthyrning av personbilar och av lastbilar med en totalvikt av högst 3,5 ton.

I en andra reformetapp skedde en ytterligare uppmjukning av regleringssystemet genom att den förut nämnda procentsatsen för ökningen av den samlade lastförmågan hos fordonen i beställningstrafik för godsbefordran höjdes till 20 %. Denna höjning har inneburit att behovsprövningen får praktisk betydelse endast i undantagsfall. Genom ändringar i YTF undantogs från förordningens tillämpning eller från behovsprövning ytterligare vissa slag av transporter. Transportplikten för lastbils- och traktortågstrafik upphävdes.

För fullföljandet av trafikpolitiken i olika avseenden sker fortlöpande utrednings- och utvecklingsinsatser. På grundval av förslag från bilskatteutredningen har statsmakterna år 1970 som ett första steg mot ett mera fullständigt genomförande av kostnadsansvarighetsprincipen beslutat om en successiv omläggning av vägtrafikbeskattningen. Den mera fullständiga analysen och bestämningen av vägtrafikens kostnadsansvar utförs av vägkostnadsutredningen, som redovisat flera, av särskilda experter utförda detaljundersökningar.

Andra från trafikpolitisk synpunkt viktiga utredningar är trafikplaneringsutredningen och kollektivtrafikutredningen. Den förra arbetar med planläggningen och samordningen av olika transportmedel för tillgodoseende av kraven på tillfredsställande transportförsörjning på det regionala planet. Kollektivtrafikutredningen undersöker olika möjligheter att förbättra den kollektiva trafiken i olika tätorter.

Vidare bör erinras om att trafikpolitiska delegationen förstärkts och fått vidgade uppgifter. Delegationen har bl. a. till uppgift att medverka vid samordningen av utredningsverksamheten och vid fullföljandet av olika trafikpolitiska åtgärder.

#### 4. Överträdelser av vissa vägtrafikbestämmelser

##### Yrkestrafikutredningen

Utredningen erinrar inledningsvis om att trafiksäkerhetsproblemen berördes i 1963 års trafikpolitiska proposition. Dåvarande departementschefen uttalade nämligen att man vid bedömningen av möjligheterna att genomföra det trafikpolitiska reformprogrammet måste beakta att utvecklingen inte fick leda till ökad olycksfrekvens i trafiken genom hårdare utnyttjande av förarpersonalen. Vidare har det, anför utredningen, både med tanke på kostnaderna för väghållningen och på trafiksäkerheten, ansetts vara av synnerlig vikt att gällande bestämmelser om fordons last respekteras. Utredningen har enligt sina direktiv att föreslå åtgärder som motverkar benägenheten att överträda dessa bestämmelser och att hålla för höga färdhastigheter.

Utredningen anför att det i direktiven till utredningen uppställda målet är att så långt möjligt uppnå en förbättrad efterlevnad av de i VTF givna stadgandena angående maximihastighet, längsta arbetstid och minsta vilotid samt axel- och boggitryck, totalvikt m. m. Detta avses ske genom att ansvar utkrävs inte endast av den som direkt är inblandad utan även av den som indirekt kan antas få ekonomisk vinning av överträdelserna. För att vara tillräckligt effektiva bör utfärdade bestämmelser enligt utredningens mening tillämpas på all trafik där ekonomiska intressen föreligger, dvs. även på den icke yrkesmässiga trafiken. Utredningen har dock inte ansett sig i detta sammanhang kunna utreda även firmabilstrafiken.

När det gäller omfattningen av överträdelserna redovisar utredningen vissa undersökningar. Av dessa framgår enligt utredningens bedömning att antalet överträdelser blivit besvärande stort. Inte endast av trafiksäkerhets-, arbetarskydds- och vägunderhållsskäl finner utredningen utvecklingen otillfredsställande. Även av allmänna trafikpolitiska skäl synes det utredningen olämpligt att de olika trafikanternas kostnadsförsättningar rubbas genom lagöverträdelser.

Kontrollen i fråga om bestämmelserna om arbets- och vilotid utförs av polisen och yrkesinspektionen. Fr. o. m. januari 1969 förs statistik inom arbetarskyddsstyrelsen över förseelser mot bestämmelserna om arbetstid och förande av arbetstidsbok. Hjälpmedlen för myndigheterna att kontrollera efterlevnaden av arbetstidsreglerna är främst arbetsgivarnas anteckningar, förarnas arbetstidsböcker och färdskrivaruppteckningarna. Vid inspektioner som omfattade hela landet under åren 1968—1970 kontrollerades ett stort antal fordonsförare, varvid konstaterades bl. a. att grovt räknat en tredjedel av förarna saknade arbetstidsbok eller hade underlåtit att göra föreskrivna anteckningar.

Utredningen har vid en uppskattning av användningen av färdskrivare kunnat konstatera att antalet fordon som författningsenligt skall vara försedda med färdskrivare under senare år ökat, under det att antalet försålda diagramblad minskat så att förbrukningsciffran för år 1970 kan antas ligga under 1966 års förbrukning.

Enligt utredningens uppfattning bör den bristande respekten för arbetstidsbestämmelserna motverkas genom en intensifierad övervakning av att gällande föreskrifter efterlevs och genom användandet av redan befintliga kontrollmedel i erforderlig omfattning. Att skärpa straffansvaret — utöver vad som tidigare skett — genom att införa strikt ansvar för arbetsgivaren i fråga om arbetstidsbestämmelserna bör där emot enligt utredningens uppfattning inte komma i fråga.

De problem som hänger samman med överträdelser av bestämmelserna om högsta tillåtna axeltryck, boggitryck, bruttovikt eller maximilast belyses av utredningen från olika utgångspunkter. Jag vill här hänvisa till s. 26—28 och 33—44 i betänkandet.

Utredningen framhåller att den höjda bärighetsstandarden på vägnätet har inneburit sänkta transportkostnader främst för de tunga transporterna. Samtidigt har emellertid kostnaderna för väghållningen genom det ökade slitaget stigit. En fortsatt utveckling med kraftiga höjningar av axel- och boggitryck samt bruttovikter kommer knappast att vara möjlig under den kommande tio- eller femtonårsperioden.

Utredningen redovisar bl. a. en av statens vägverk utförd undersökning av överlastfrekvensen under år 1966. Av undersökningen framgår att höga bruttovikter var allmänt förekommande och i en omfattning som är anmärkningsvärd mot bakgrund av då rådande belastningsbestämmelser. Graden av viktöverskridanden hos de undersökta fordonskombinationerna kan belysas genom frekvensen singelaxlar och boggi-axlar med axel- och boggitryck över de tillåtna gränserna. I följande uppställning anges frekvensen singelaxlar överskridande 8 resp. 10 tons axeltryck samt frekvensen boggi-axlar överskridande 12 resp. 16 tons boggitryck. Europavägarna ingår i riksvägs-kategorin.

Väggategori	Tillåtet axel- och boggitryck i ton	Procent axlar över		Procent boggi- axlar över	
		8 ton	10 ton	12 ton	16 ton
Riksvägar	8/12	28	12	60	29
	10/16	24	13	57	27
Länsvägar	8/12	33	16	64	36
	10/16	54	30	66	38

Undersökningen visar enligt vägverket att den relativa förekomsten av fem- och fleraxliga fordonståg med övervikt var hög och att den var



mycket hög på de undersökta vägavsnitten med 8/12 tons axel/boggitryck. Som exempel kan nämnas att hos de vanligast förekommande fem- och sexaxliga fordonstågen var ett överskridande av den maximalt tillåtna lasten med 30 à 40 % en ordinär förekomst. Överslagsmässigt torde i dessa avsnitt på de fem- och fleraxliga fordonstågen ca 25 % av godstonnaget ha transporterats som överlast. De fordon som gick med överlast fraktade tillsammans ca 80 % av det totala tonnaget på de fem- och fleraxliga fordonstågen som passerade mätpunkterna. Något över 30 % av de överbelastade fordonens last var därmed att betrakta som överlast.

Den nu redovisade undersökningen avser förhållandena år 1966. Någon senare undersökning av denna omfattning har inte lagts fram. Rikspolisstyrelsens statistik kan dock ge en uppfattning om utvecklingen. Antalet rapporterade överträdelser av belastningsbestämmelserna var 6 431 år 1967, 8 120 år 1968 och 11 461 år 1969. Jag skall senare, efter redovisningen av remissyttrandena över utredningens förslag i nu aktuella delar, återkomma med en redogörelse för vissa ytterligare undersökningar rörande överlast som gjorts i samband med ärendets beredning i departementet.

När det gäller omfattningen av överlasterna upplyses i betänkandet också att 1970 års långtidsutredning kom fram till att ca 110 milj. ton eller nära en femtedel av allt lastbilsgods transporterades som överlast år 1968.

För att belysa de trafikekonomiska konsekvenserna av överbelastning redovisar utredningen den av statens vägverk publicerade s. k. MODO-studien (se betänkandet s. 38).

Utredningen konstaterar att en överbelastning av fordonen från trafik-säkerhetssynpunkt utgör en väsentligt större fara än överskridandet av den för vägen tillåtna högsta belastningen. En last utöver den som tillverkaren anvisat för sina fordon ger nämligen dels onormala påkänningar i fordonets bärande och kraftupptagande delar, dels dynamiska krafter som på olika sätt försämrar fordonens kör- och bromsegenskaper m. m. Från trafiksäkerhetssynpunkt måste det anses olämpligt att de delar som skall uppbära lasten utsätts för högre påkänningar än de för vilka de är dimensionerade. Vid besiktning konstateras ofta sprickor i ramdelar, infästningar, kopplingsanordningar osv. Felfrekvensen framgår bl. a. av Aktiebolaget Svensk bilprovningens rapporter. En av anledningarna till att sprickor och brott uppstår i bärande delar och infästningar kan vara onormala påkänningar till följd av överbelastning. Dessa skador kan i sin tur leda till olyckor.

En annan följd av överbelastning av fordonen är, påpekar utredningen, att anpassningen till den övriga trafikens rytm försvåras om motorstyrkan inte står i proportion till lasten på fordonet.

Utredningen påpekar också att fordonets eller fordonstågets köreegenskaper (dynamiska stabilitet) i hög grad påverkas av lastens tyngd och fördelning. Det är i första hand lastens tyngdpunktsläge som påverkar fordonets egenskaper. Ett högt tyngdpunktsläge över vägbanan ger alltid försämrade stabilitets-, kör- och bromsegenskaper.

Den kanske största risken vid överlast är enligt utredningens mening de försämrade bromsegenskaperna. För fordonet innebär detta nämligen längre stoppsträckor, lägre bromsverkan och otillfredsställande bromsfördelning mellan axlarna (hjulblockering, fällknivseffekt vid fordonskombinationer).

Aktiebolaget Svensk bilprovning har undersökt bromskrafterna i procent av totalvikten för 83 olika fordonstyper som förekommer på den svenska marknaden. Bromskrafterna utgör de av resp. tillverkare teoretiskt beräknade. Av undersökningen framgår att mer än en tredjedel av dessa fordonstyper har bromskrafter som ligger mellan 50 och 60 % av totalvikten. Enligt gällande bromsbestämmelser skall fordonets totala bromskraft uppgå till minst 50 à 55 % av fordonets totalvikt. Detta innebär att fabriksnya fordon inte alltid uppfyller gällande bromsbestämmelser om totalvikten överskrids.

Utredningen konstaterar vidare att bromsverkan på begagnade fordon försämras av olika anledningar, exempelvis friktionsvariationer mellan belägg och trummor på grund av slitage, smuts, dålig anläggning, temperaturvariationer, fukt osv. Dåligt justerade bromsar är vanligt förekommande och försämrar fordonets bromsegenskaper.

För att finna sambandet mellan fordonens last och stoppsträckornas längd har Aktiebolaget Svensk bilprovning för utredningens räkning utfört vissa prov, av vilka framgår hur stoppsträckornas längd varierar vid bromsning från 60 km i timmen till stillastående.

Proven redovisas i en särskild bilaga till utredningens betänkande. Resultaten visar att det finns ett klart samband mellan belastning och bromssträcka och att det finns mycket små marginaler för överlast. Bolaget anser sig kunna konstatera att om totalvikten överskrids klarar fordonen inte kraven enligt gällande bromsbestämmelser och än mindre de krav som uppställs från och med 1972 års modeller.

Utredningen sammanfattar trafiksäkerhetsriskerna på följande sätt:

1. Onormala påkänningar i bl. a. bärande delar och släpvagnskopplingar.
2. Försämring av fordonets dynamiska stabilitet.
3. Försämring av fordonets bromsegenskaper.

Utredningen erinrar om att medverkan till överträdelse av belastningsbestämmelserna redan nu kan föranleda straff men tar också upp frågan om straffbestämmelserna för medverkan kan utvidgas. Eftersom

belastningsbestämmelserna är olika för olika vägavsnitt föreligger enligt utredningens mening stora svårigheter att utvidga ansvaret för ägaren eller transportköparen. Ett sådant ansvar förutsätter nämligen ingående kännedom om färdvägarnas beskaffenhet. Detta är ett krav, som på grund av nyssnämnda variationer ofta är omöjligt att ställa.

Utredningen påpekar att rikspolisstyrelsen och statens vägverk gemensamt i skrivelse den 26 juni 1970 till Kungl. Maj:t föreslagit sådan ändring av VTF att vidgat, strikt ansvar införs för fordonsägare.

Ett genomförande av principen om strikt ansvar för fordonsägaren vid brott mot viktbestämmelserna anser utredningen möjligt i fråga om sådana företag där ägaren har nära kontakt med själva godshanteringen. Det anses däremot väsentligt svårare då det är fråga om större företag, där företagets ledning har små förutsättningar att så i detalj följa de enskilda fordonens nyttjande att det kan anses rimligt att företagsledaren ställs till ansvar för eventuella överlast.

Utredningen nämner också att man i Norge nyligen skapat möjligheter att införa skärpta bestämmelser till förebyggande av överlast på bilar. Dessa bestämmelser innebär att en särskild avgift, "gebyr", tas ut av ägaren till motorfordon som framförs med väsentligt högre axel- eller boggitryck än vad som är tillåtet. Jag återkommer senare med en redogörelse för de norska bestämmelserna, som trätt i kraft den 1 februari 1972. Utredningen vill inte rekommendera en liknande avgift för svensk del.

Utredningen anser att överlastproblemet måste angripas där det uppstår, dvs. på lastningsplatsen, och framhåller svårigheterna att exakt avgöra lastens vikt utan att väga den. I de flesta fall är förhållandena på lastningsplatsen av ett eller annat skäl inte sådana att någon vägning kan ske utan större kostnader. Utredningen anser därför i likhet med vad som anförts i rikspolisstyrelsens och vägverkets nyssnämnda skrivelse att det enda realistiska sättet att bedöma ett fordons last är att försöka det med en lastindikator som med vissa mindre marginaler anger hur mycket lasten väger och hur den påverkar axel- och boggitrycket. Bestämmelse om lastindikator kan dock inte sättas i kraft utan en tillräcklig övergångsperiod så att industrin får tillfälle att utveckla och pröva olika konstruktioner och bilägarna möjlighet att anpassa sig till dessa nya bestämmelser. Utredningen har kunnat konstatera att ett visst utvecklingsarbete redan påbörjats.

Utredningen påpekar att trafikekonomiska vinster kan göras genom överskridande av högsta tillåtna färdhastighet. Möjligheterna för fordonsägaren eller transportköparen att i förhand bedöma risken för överträdelse anser utredningen emellertid vara mycket små.

Utredningen anmärker också att överträdelser av hastighetsbestämmelserna ofta föranleds av andra motiv än ekonomiska. Som exempel nämner utredningen intresset att ta igen förlorad tid eller att av annan

anledning än som sammanhänger med transportavtalet komma tidigare till destinationsorten etc

Utredningen anser sig av de anförda skälen inte böra lägga fram förslag som utvidgar medverkansansvaret vid överträdelse av hastighetsbestämmelserna.

I detta sammanhang anser sig utredningen böra erinra om den negativa effekt som avtal om ackordslön vid utförande av transporter kan ha i vissa fall. Utredningens allmänna intryck är att man i möjligaste mån bör frångå sådana avtal som inkluderar prestationsersättningar för bilförare. Enligt vad utredningen erfarit har man också under senare år alltmer frångått prestationsersättningarna. På grund härav anser sig utredningen inte böra lägga fram förslag i detta avseende.

Med hänsyn till att tillstånd till yrkesmässig trafik och transportförmedling har karaktären av en efter viss prövning meddelad rättighet av offentligrättslig natur anser utredningen att återkallelse av trafik tillstånd är möjlig, om tillståndet används för bedrivande av en trafik som inte motsvarar samhällets krav i skilda hänseenden.

Av förarbetena till VTF (prop. 1951: 30 s. 258, 2LU: 30, rskr 336) framgår enligt utredningens uppfattning att inte bara körkort och trafik kort utan även trafik tillstånd kan återkallas på grund av förseelser mot VTF. Återkallelse av trafik tillstånd skall ske med stöd av 19 § 1 mom. YTF. Utredningen framhåller emellertid att det i stadgandet talas endast om överträdelser av bestämmelserna i YTF, medan bestämmelserna om axel- och boggitryck, fordons mått och vikt, arbets- och vilotider och färdhastigheter finns i VTF.

Liksom som ett meddelat tillstånd att föra fordon i trafik kan återkallas vid missbruk av detsamma bör enligt utredningens mening ett meddelat tillstånd att bedriva viss trafik kunna återkallas om det är uppenbart att det använts på ett icke förväntat sätt.

En av utredningen gjord förfrågan till länsstyrelserna i vilken utsträckning trafik tillstånd återkallats med anledning av att tillståndshavarna befunnits skyldiga till överträdelse av vikt-, arbetstids- eller hastighetsbestämmelser gav vid handen, att återkallelser på sådana grunder praktiskt taget aldrig förekommer. Inte heller förseelser mot YTF har medfört återkallelse av trafik tillstånd. Ett flertal länsstyrelser framhöll att rapporterna om överträdelser överlämnades endast till befattningshavare vid körkorts- och trafik kortsregistren. Vidare framgick det, framhöll flera länsstyrelser, sällan eller aldrig av rapporterna om vederbörande bedrev den rapporterade trafiken med stöd av trafik tillstånd.

Utredningen föreslår, att 19 § 1 mom. YTF utformas så att även överträdelser av VTF:s bestämmelser om vikt, arbets- och vilotid samt hastighet eller straffbar medverkan därtill skall kunna föranleda omprövning av tillståndsinnehavet på samma sätt som sker i fråga om innehavet av körkort och trafik kort. I anslutning härtill framhåller ut-

redningen att, om den föreslagna ändringen av 19 § YTF skall få avsedd effekt, redan i polisrapporten måste anges om den rapporterade trafiken utövas med stöd av trafikillstånd. Vidare bör länsstyrelsernas interna handläggningsrutiner kompletteras så att inkomna domar och strafförelägganden i hithörande frågor meddelas inte bara körkortsavdelningen utan även avdelningen för yrkesmässig trafik.

Utredningen föreslår också sådan ändring i 36 § YTF att domstols underrättelseskyldighet skall omfatta även överträdelse av nu aktuella bestämmelser i VTF.

### Remissyttrandena

I fråga om överträdelsernas omfattning och betydelse framhåller *rikspolisstyrelsen* att antalet brott är besvärande stort och att riskerna från trafiksäkerhetssynpunkt är särskilt allvarliga när det gäller åsidosättande av föreskrifterna om arbetstid och högsta tillåtna belastning. Enligt styrelsens uppfattning har liberaliseringen av belastningsbestämmelserna inte lett till en minskning av antalet överträdelser. Tvärtom anses antalet överträdelser ha ökat på ett markant sätt. Även *vägverket* och *trafiksäkerhetsverket* betonar de negativa effekterna från trafiksäkerhetssynpunkt av ifrågavarande överträdelser. Vägverket framhåller att ett fordon som överbelastas ofta inte kan framföras på ett betryggande sätt, bl. a. till följd av nedsatt bromseffekt. *Aktiebolaget Svensk bilprovning* uttalar att överlasterna utgör en allvarlig fara från trafiksäkerhetssynpunkt genom att bromssträckorna förlängs, genom att fordonens köregenskaper påverkas ogynnsamt och genom att riskerna för sprickbildning i fordonens ramdelar m. m. ökar. Enligt bolagets mening är skärpta regler klart motiverade för att man skall komma till rätta med problemen.

*SJ* anser att utredningens förslag är helt otillfredsställande och framhåller att överträdelserna innebär stora vinster för åkarna och att dessa måste neutraliseras om de trafikpolitiska målen skall kunna nås. *ASG* redovisar en liknande inställning och anser för sin del att en effektiv trafikövervakning är den mest verksamma åtgärden. Genom en sådan övervakning och ett ändamålsenligt ansvars- och påföljdssystem skapas enligt bolagets mening verkliga förutsättningar för konkurrens på lika villkor, vilket i sin tur främjar en utveckling mot optimal företagsstruktur. *Vägverket* betonar de stora kostnader som överskridande av fastställda, högsta axel- och boggitryck orsakar vägväsendet.

*Motorbranschens riksförbund*, *Svenska vägföreningen* och *Svenska åkeriförbundet* ifrågasätter utredningens bedömningar när det gäller omfattningen av överträdelser av vägtrafikbestämmelserna och anser att efterlevnaden förbättrats. Enligt Svenska åkeriförbundets uppfattning är övervakningen beträffande belastningsbestämmelserna effektiv och

förbundet har intrycket att den skärpts på senare tid. Förbundet pekar på att antalet rapporterade överträdelser mot belastningsbestämmelserna visar en kraftig nedgång mellan åren 1969 och 1970. *Sveriges speditörförbund* finner utredningens faktaunderlag bristfälligt.

Betydelsen av likabehandling av den yrkesmässiga och den icke yrkesmässiga trafiken framhävs av *rikspolisstyrelsen*, *SJ*, *vägverket*, *marknadsrådet*, *NO*, *ASG* och *Svenska åkeriförbundet*. Åkeriförbundet erinrar om att föreskrifterna om arbets- och vilotid tagits in i VTF för att gälla all trafik i förvärvsverksamhet och att den beslutade körkortsreformen tar sikte på likställighet mellan yrkesmässig och icke yrkesmässig trafik.

Frågan om strikt ansvar för ägare och arbetsgivare och medansvar för transportköparen tas upp särskilt i några remissyttranden. *Riksåklagaren* avstyrker införandet av ett strikt ägaransvar. *Göta hovrätt* instämmer i uppfattningen att straffansvar för ägaren oberoende av försummelse inte bör införas. Hovrätten finner det emellertid otillfredsställande att man inte kunnat finna någon annan väg att skärpa ägaransvaret. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län* delar utredningens bedömning att medansvar för transportköpare inte är möjligt.

*SJ* och *vägverket* anser att utredningen avfärdat möjligheten att utöka kretsen av ansvariga utan fullgoda skäl. Ett strikt ansvar har enligt vägverkets mening den fördelen att det får effekt inom hela lastbilssektorn. *Rikspolisstyrelsen* vidhåller sitt i annat sammanhang framförda yrkande om strikt ansvar för fordonsägaren för brott mot belastningsbestämmelserna. Även *Svenska transportarbetareförbundet* förordar ett sådant ansvar, som enligt förbundets mening torde vara av väsentlig betydelse när man skall söka komma till rätta med överlastproblemet. *ASG* framhåller att fordonsföraren som anställd ofta har en svag ställning och att en utvidgning av ansvaret för olika slag av överträdelser därför kan vara motiverad.

Frågan om införandet av någon form av straffskatt vid brott mot belastningsbestämmelserna tas upp i några remissyttranden. *Göta hovrätt* hyser betänkligheter mot en sådan påföljd, som hovrätten finner till sin verkan närmast vara jämförbar med straff. *Riksåklagaren*, däremot, menar att införandet av en särskild straffavgift enligt det norska systemet bör övervägas. *Svenska transportarbetareförbundet* anser att en särskild avgift kan ses som ett skadestånd till staten vid överträdelse av belastningsbestämmelserna. Enligt förbundets uppfattning talar erfarenheterna för att sådana förseelser, som i princip är ensidigt ekonomiskt betingade med hänsyn till såväl åkeriföretagarens som befraktarens intressen, bör följas av särskilda ekonomiska påföljder. Förbundet anser att det inte bör möta hinder att i Sverige tillämpa ett system som motsvarar det norska och understryker att endast betydande skadestånd torde få verksam preventiv effekt.

Förslaget om användning av lastindikator får ett positivt bemötande. *Rikspolisstyrelsen, SJ, vägverket, trafiksäkerhetsverket, kommerskollegium, ASG, Näringslivets trafikdelegation* och *Svenska vägföreningen* tillstyrker och flera av dem betecknar reformen som angelägen. *Svenska åkeriförbundet* instämmer i princip i utredningens bedömning men betonar vikten av att de tekniska förutsättningarna och de ekonomiska konsekvenserna klarläggs ordentligt innan en sådan utrustning blir obligatorisk.

Förslaget om återkallelse av trafikillstånd vid överträdelse av bestämmelser i VTF tillstyrks eller accepteras av *riksåklagaren, Göta hovrätt, rikspolisstyrelsen, trafiksäkerhetsverket*, som påpekar att sanktionen bör gälla även vid åsidosättande av utrustningsbestämmelser, *länsstyrelserna i Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Kopparbergs* och *Väster-norrlands län, Näringslivets trafikdelegation, Svenska transportarbetareförbundet* och *Åkeriföretagarnas centralförbund*. En viss tveksamhet, främst med hänsyn till att åtgärden verkar endast på den yrkesmässiga trafiken, kommer dock till uttryck i yttrandena från Göta hovrätt och Svenska transportarbetareförbundet. Sistnämnda remissorgan anser även att bestämmelsen, om den skall få effekt, bör ges en mera kategorisk utformning än som skett i utredningens förslag.

Med hänvisning till utredningens uttalande, att den nuvarande möjligheten att återkalla trafikillstånd inte utnyttjas, anför *SJ* att utredningens förslag om införande av nya återkallelsegrunder inte kan förväntas få någon effekt.

*NO, ASG, Svenska vägföreningen* och *Svenska åkeriförbundet* avstyrker utredningens förslag med hänvisning till att återkallelse-sanktionen drabbar endast den yrkesmässiga trafiken. Åkeriförbundet anför dessutom som grund för sitt avstyrkande att gärningsmannen och tillståndshavaren inte alltid är samma person.

Utredningens uppfattning att ackordslönesystemet har en ogynnsam effekt i fråga om efterlevnaden av vissa bestämmelser i VTF delas av *rikspolisstyrelsen* och *länsstyrelsen i Kopparbergs län*, medan *Svenska transportarbetareförbundet* anser att utredningens bedömning är helt oriktig och vilar på felaktiga förutsättningar.

### Rikspolisstyrelsens statistik rörande överlast

De av utredningen redovisade uppgifterna om antalet rapporterade överträdelser av belastningsbestämmelserna har under ärendets beredning i departementet kompletterats med motsvarande siffror för åren 1970 och 1971, som var 8 411 resp. 7 401. Rikspolisstyrelsen har upplyst att den för trafikövervakning avsedda personalstyrkan har varit i stort sett oförändrad under åren 1969—1971 men påpekat att det i fråga om

övervakningens inriktning föreligger olikheter som måste beaktas vid bedömningen.

Rikspolisstyrelsen erinrar om att belastningsföreskrifterna liberaliserades år 1969 genom ändring av bestämmelserna om högsta tillåtna bruttovikt. Vid överläggningar mellan vägverket och rikspolisstyrelsen uttalades från vägverkets sida att de liberalare föreskrifterna innebar, att säkerhetsmarginalen för vad vägarna och broarna tålde av överskridanden minskat påtagligt och att redan måttliga överskridanden successivt kunde medföra en betydande förstörelse av vägnätet med allvarliga konsekvenser för väghållaren och transportväsendet. Med anledning härav och det förhållandet att överbelastning av fordonen också från allmän synpunkt utgör en trafikfara framhöll rikspolisstyrelsen i olika sammanhang under år 1969 vikten av en effektiv övervakning av belastningsbestämmelserna. Dessa åtgärder har enligt styrelsens mening medfört att polisen under år 1969 ägnat övervakningen av den tunga trafiken särskild uppmärksamhet.

Under år 1970 genomfördes en särskild trafiksäkerhetskampanj med inriktning av polisens övervakning främst på tre beteenden i trafiken, nämligen vänstersväng i korsning, omkörning och utfart på huvudled. I anslutning till kampanjen medverkade ett stort antal polismän med trafikinformation i skolorna. Utrymmet för övervakning av den tunga trafiken beträffande belastningsbestämmelserna torde ha varit inte obetydligt mindre under år 1970 än under år 1969.

Under år 1971 har trafikövervakningen i betydande omfattning varit inriktad på kontroll av förarens nykterhet och behörighet samt fordons utrustning och beskaffenhet från trafiksäkerhetssynpunkt. Bl. a. dessa förhållanden torde ha medfört att övervakningen av belastningsbestämmelsernas efterlevnad även under år 1971 varit av mindre omfattning än under år 1969.

Om en viss förbättring verkligen skett genom att antalet överträdelser minskat något under senare år kan detta enligt rikspolisstyrelsens uppfattning bero på de förslag om skärpta åtgärder av olika slag som framställts från skilda håll och rönt stor uppmärksamhet i massmedia. Förslagen har diskuterats vid sammanträden mellan företrädare för myndigheterna och lastbilstrafikens intressenter. Styrelsen anser det ligga i sakens natur att en sådan förbättring blir av kort varaktighet om inga åtgärder vidtas.

### **Norska bestämmelser om "overlastgebyr"**

De norska bestämmelserna "Forskrifter om overlastgebyr" trädde i kraft den 1 februari 1972 och avser trafik med motordrivna fordon eller släpvagn på offentliga vägar. Avgift utgår om högsta tillåtna axel- eller



boggitryck överskridits. Med högsta tillåtna axel- eller boggitryck avses det tryck som fordonet är registrerat för, som vägen är upplåten för eller som anges i "brukstillatelse" för fordonet ensamt eller när det ingår i visst fordonståg. De i "brukstillatelse" angivna värdena bestäms med hänsyn till bl. a. axelavstånd enligt motsvarande normer som gäller för bestämmande av bruttovikt enligt 54 § VTF.

I författningen erinras att avgiftsuttag inte påverkar straffpåföljden.

Konstaterad överbelastning för varje axel eller boggi reduceras till närmast hela 100 kg, varefter fråndrages 500 kg för motorfordons framaxel, 1 000 kg för annan enkelaxel och 1 500 kg för boggi. För återstående överbelastning utgår avgift för varje axel eller boggi med följande belopp.

100 Nkr per 100 kg för de första 2 000 kg  
200 Nkr per 100 kg för nästa 2 000 kg  
300 Nkr per 100 kg för nästa 2 000 kg  
400 Nkr per 100 kg för nästa 2 000 kg  
500 Nkr per 100 kg för återstående överbelastning.

Varje gång ett fordon påträffas med överbelastning under en löpande tolv månadersperiod höjs avgiften med 50 %. När avgift skall tas ut tredje gången under en sådan period blir förhöjningen alltså 100 %, fjärde gången 150 % etc.

Vägningskontroller utförs av "statens bilsakkyndige" och av polis. Dessa kan bestämma att fordon som påträffats med avgiftspliktig överbelastning skall tas i förvar eller att fordonet inte får brukas intill dess avgiften är betald eller säkerhet ställts för betalningen.

Avgiftsberäkningen skall såvitt möjligt ske med ledning av särskild vägning för detta ändamål men får också göras på grundval av annan utredning, t. ex. vägning som skett vid lastning eller lossning för bestämmande av frakt eller annan ersättning för transporten.

De norska bestämmelserna har meddelats på grundval av bemyndigande i 36 a § vegtrafikloven. Förslag om bemyndigandet behandlades i stortinget under juni 1970 och godtogs enhälligt. Vid den remissbehandling som föregick förslaget avlämnande till stortinget accepterades det nya systemet i princip av alla hörda myndigheter och organisationer.

## 5. Yrkesmässig godsbefordran

### Yrkestrafikutredningen

Utredningens underlag för bedömningarna rörande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga lastbilsnäringen redovisas i betänkandet på s. 52—59.

Den yrkesmässiga beställningstrafiken, som drivs med stöd av trafik-tillstånd, utövades år 1970 av närmare 19 000 åkerier med drygt 38 000 bilar. Detta innebär sålunda ett ungefärligt genomsnitt av två bilar per åkeri. Av åkerierna var det inte mindre än 70 % som hade endast en bil.

Utredningen anser att man allmänt torde ha väntat att den nya trafikpolitiken med en mindre restriktiv tillståndsgivning för den yrkesmässiga lastbilstrafiken skulle medföra att redan befintliga åkerier skulle få ett väsentligt ökat antal bilar per åkeri medan däremot antalet enbilsåkerier skulle minska. Den inträdda situationen motsvarar dock inte dessa förväntningar. Av utredningens undersökningar framgår att ökningen av åkeriernas antal varit procentuellt störst i fråga om enbilsåkerierna och i fråga om åkerier med mer än 15 bilar.

Utredningen har försökt att klarlägga i vilka former lastbilsnäringen expanderar. Med stöd av material från trafikpolitiska delegationen har utredningen ansett sig kunna konstatera att näringen främst expanderat genom nyetablering. De redan etablerade trafikutövarna har enligt en i betänkandet (s. 54) intagen tabell relativt sett sökt färre trafikillstånd. Vidare framgår att antalet tillstånd som övertagits från redan etablerade trafikutövare är nästan lika stort som antalet nytillkomna. Detta innebär att ca hälften av den antalsmässiga ökningen av trafikillstånden härrör från åkerier som splittrats upp eller upphört. En del av dessa övertagna tillstånd bör enligt utredningens bedömning ha gått till större företag i samband med fusioner o. d. Det mest sannolika anses emellertid vara att de till största delen övertagits tillsammans med åkeriet i övrigt av personer som avsett att nyetablera sig. Den mindre restriktiva tillståndsgivningen bör nämligen ha minskat behovet för redan etablerade trafikutövare med upparbetad kundkrets att överta tillstånd. Verkningarna av företagssplittringen dämpas enligt utredningen av att de mindre företagen i stor utsträckning är medlemmar i en lastbilscentral.

Dessa lastbilscentraler kan indelas i tre kategorier.

Kategori I är av typen ideell förening. Denna typ av central, som är historiskt betingad, är inte något försäljningsorgan.

Kategori II är ett försäljningsorgan till vilket kunderna kan vända sig med sina beställningar. Det står emellertid medlemmarna fritt att även på egen hand ackvirera och ta emot beställningar utan centralens medverkan. Någon egentlig transportplanering för kundernas räkning kan därigenom inte ske.

Kategori III är ett helcentraliserat och fakturerande försäljningsorgan som gör reella åtaganden gentemot kunderna. All försäljning liksom in- och utbetalningar sker genom centralen. Centralens föreståndare agerar som en vanlig företagsledare med de inskränkningar som hänger samman med att medlemmarna i regel äger fordonen själva och bedriver trafiken med stöd av personliga trafikillstånd. Medlem i centralen antas under förutsättning att denna bedömer transportunderlaget tillräckligt för en utökning.

I betänkandet anges att 11 000 åkerier med 18 000 bilar är anslutna till 317 lastbilscentraler. Av dessa kan ungefär en tredjedel anses tillhöra kategori III. Det är främst de mindre företagen som är anslutna till lastbilscentralerna. Dessa omfattar ca 60 % av totala antalet trafikutövare och ca hälften av den totala lastbilsparken i yrkesmässig trafik.

En väsentlig del av fjärrtrafiken med lastbil ombesörjs genom transportförmedlingsföretag. Transportförmedlingsmarknaden domineras fullständigt av ett fåtal stora företag som genom transportörsavtal knutit ett antal självständiga trafikutövare till sig som transportörer. Av dessa företag har ASG och AB Godstrafik och Bilspedition en klart dominerande ställning.

Trots att den yrkesmässiga landsvägstrafiken ökat sin marknadsandel har lönsamheten och sysselsättningsgraden av branschen bedömts som otillfredsställande. Vissa uppgifter i anslutning till denna bedömning redovisas på s. 57—59 i betänkandet. Utredningen hänvisar bl. a. till vägplaneutredningens (SOU 1969: 56) beräkningar, som ger vid handen att det genomsnittliga tonkilometerpriset för den yrkesmässiga lastbilstrafiken under perioden 1950—1966 sjunkit med 22 % och år 1969 uppgick till 16 öre.

Utredningen påpekar vidare att den yrkesmässiga lastbilstrafiken i hög grad berörs av säsongfluktuationer i sysselsättningen. Kostnaderna för branschen är betydande eftersom personalkostnaderna och kostnaderna för terminaler och rullande materiel kvarstår i stor utsträckning även under perioder med bristande sysselsättning.

Utredningen anser att konkurrenssituationen inom transportmarknaden i vissa fall är sådan att man inte uppnått den balans mellan marknadspris och verklig transportkostnad som en optimal transportstruktur innebär. Inom sektorn för beställningstrafik för godsbefordran beror detta enligt utredningens mening i viss utsträckning på att många mindre företag gör transportåtaganden till orealistiskt låga priser som tagits fram utan kalkylering med företagsekonomiskt betingade fordonsavskrivningar eller normala företagarersättningar.

Företagsstrukturen inom lastbilsnäringsen av i dag kan, enligt utredningens uppfattning, allmänt sett inte anses vara optimal. Detta motiverar att vissa åtgärder vidtas inom ramen för den fastlagda trafikpolitiken i syfte att åstadkomma större effektivitet och ett från trafikant-

synpunkt lämpligare anordnande av trafiken under beaktande av att samhällsekonomiska intressen inte åsidosätts. Samtidigt bör trafiksäkerhet och arbetarskydd främjas.

Utredningen anför att de större transportföretagen, där administration och planeringsresurser finns i tillräcklig omfattning, anskaffar och använder sådan fordonsmateriel som är mest lämpad för företagets verksamhet. För de flesta mindre företagen, enbils- och enmansföretagen, är läget ett annat. Även om man samverkar i beställningskontor har medlemmarna, av vilka flertalet är förare på det egna fordonet, stora svårigheter att åstadkomma en lämplig fordonsdifferentiering och en riktig användning av fordonen på grund av att beställningskontoret i de flesta fall inte har ställning som ansvarig trafikutövare.

Utredningen anser vidare att nyetablering i betydande utsträckning har skett utan föregående planering inom näringen. Följden har blivit en ogynnsam sammansättning av fordonsparken och en otillfredsställande konkurrenssituation som, enligt utredningens uppfattning, inte kan anses stå i överensstämmelse med den statliga trafikpolitiken. Yrkesmässig trafik bör bedrivas av större, fast organiserade företag eller sammanslutningar, som konkurrerar med varandra genom effektivitet och planering och inte genom en prissättning som i många fall sker utan hänsyn till gällande trafikföreskrifter och kravet på rimlig ersättning för eget arbete. Utredningen är av den uppfattningen att företagsstrukturen inom transportnäringen har påverkat bl. a. frekvensen av överträdelse mot olika vägtrafikbestämmelser.

Den företagsform som enligt utredningens uppfattning bäst lämpar sig för här ifrågasatt typ av verksamhet är aktiebolaget. Erfarenheterna från arbetet med att organisera trafikutövarna i lastbilscentraler har emellertid visat att de individualistiska inslagen hos dessa är mycket starka. Försök att tvångsvis föra över trafiktillstånden till lastbilscentraler kan enligt utredningens uppfattning komma att medföra att det genom lastbilscentralerna inledda samordningsarbetet försvåras genom att en icke oväsentlig andel av medlemmarna går ur centralerna. Det förhållandet att någon behovsprövning i praktiken inte längre förekommer vid meddelande av tillstånd till godsbefordran försvårar en icke frivillig överföring av tillstånden.

En förbättrad struktur kan dock enligt utredningens uppfattning inte nås med mindre den nuvarande företagssplittringen minskas eller att olägenheterna med denna eliminerar. Ett viktigt steg i denna riktning är att föreskriften i 3 § YTF — enligt vilken det ankommer på länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken — ges en verklig innebörd mera i form av aktiv ledning än formell tillämpning. Utredningen finner det naturligt att de ökade planeringsresurser som tillförts länsstyrelserna under senare år utnyttjas vid arbetet inom trafiksektionerna.

Den utveckling som inleds genom organiserandet av trafikutövarna i helcentraliserade lastbilscentraler är enligt utredningens uppfattning en lämplig utgångspunkt för vidare utveckling mot en bättre företagsform. Länsstyrelserna, som har att verka för ett ändamålsenligt ordnande av trafiken, bör på effektivast möjliga sätt understödja denna utveckling. Utredningen anför att 24 § YTF ger länsstyrelserna vissa möjligheter i detta avseende. Lastbilscentralerna bör också ändra sin restriktiva inställning till att ta in nya medlemmar. Bristande trafikunderlag utgör enligt utredningens uppfattning inte tillräckliga skäl för att vägra inträde.

De av utredningen rekommenderade helcentraliserade lastbilscentralerna fungerar som trafikutövare resp. transportförmedlare gentemot transportköparen. De fyller med andra ord funktionen som mellanman. Utredningen anser det emellertid oklart hur långt en mellanman kan närma sig den egentliga utövningen av trafiken innan han gör sig skyldig till olaga yrkesmässig trafik. Enligt utredningens uppfattning kommer lastbilscentralernas roll som mellanman att accentueras allteftersom dessa får större befogenheter att handla självständigt. För att inte strukturaliseringen av lastbilsnäringen skall hindras föreslår utredningen en liknande anordning som den som används inom busstrafiken. Detta innebär i korthet att lastbilscentral, som drivs i form av ekonomisk förening, ges rätt att utan tillstånd bedriva yrkesmässig trafik genom att anlita annan trafikutövare. Utredningen har utarbetat förslag till kungörelse med denna innebörd.

Utredningen tar också upp vissa frågor som rör anknytningen av den yrkesmässiga trafiken till lokalområden. Den nuvarande lokalområdesindelningen uppvisar enligt utredningens mening vissa svagheter. Utredningen erinrar om att trafikpolitiska delegationen i sin rapport i maj 1970 uppmärksammat lokalområdesproblemet och framhållit att en smidigare ordning bör eftersträvas. Utredningen delar denna uppfattning men anför att frågan om lokalområdena torde komma att beröras av övervägandena inom trafikplaneringsutredningen.

Utredningen påpekar att det för närvarande inte gäller andra offentliga kreditrestriktioner i fråga om avbetalningsköp än de som anges i förordningen (1959: 575) med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar. Dessa avser endast lastbilar och bussar med totalvikt av högst 1 800 kg samt personbilar.

Motorbranschens riksförbund har emellertid kompletterat dessa bestämmelser genom att rekommendera sina medlemmar att tillämpa vissa angivna betalningsvillkor vid försäljning av lastbilar som inte faller under nyss angivna bestämmelser. I vilken utsträckning dessa rekommendationer följs har utredningen inte kunnat bedöma. Enligt utredningens uppfattning tillämpar i stor utsträckning de av branschen dominerade

finansieringsinstituterna vid avbetalningsköp en hårdare bedömning av kontantinsatsens storlek än dessa rekommendationer innebär.

Utredningen konstaterar att en relativt restriktionsfri tillförsel av transportmateriel har en betydande inverkan på transportförsörjningen och läget på transportmarknaden. Incitamentet att upprätta en ordentlig kalkyl för användningen av lastbilen försvagas självfallet, om några större krav på kontantinsats inte ställs i samband med förvärvet av fordonet.

Redan vid investeringstillfället bör enligt utredningen erforderligt kapital finnas tillgängligt, antingen det utgörs av egna medel eller medel anskaffade genom annan långivare än fordons säljaren. Utredningen föreslår i detta syfte följande i fråga om betalningsvillkoren vid yrkesmässig försäljning av lastfordon, dvs. både bilar och släpfordon.

A. Kontantinsats lägst:

för nya fordon 25 % av fakturavärdet,

för begagnade fordon 35 % av fakturavärdet.

B. Amorteringstid längst:

48 månader för fordon med fakturavärde på 150 000 kr. och däröver,

36 månader för fordon med fakturavärde över 30 000 kr. och upp till 150 000 kr.,

24 månader för fordon med fakturavärde på högst 30 000 kr.

För att undvika att kravet på kontantinsats kringgås genom avtal om långtidsuthyrning, s. k. leasing, anser utredningen att man som villkor för sådan förhyrning av lastbilar bör ange att den skall omfatta en period av minst tre år. Detta förfaringsätt tillämpas redan i Norge. Utredningen förutsätter att överenskommelser träffas inom branschen utan ingripande från offentligt håll.

### Remissyttrandena

Flertalet remissorgan delar utredningens uppfattning att en ändring av företagsstrukturen inom den yrkesmässiga lastbilsnäringslivet bör eftersträvas. Till dem som uttalar sig för en utveckling mot större enheter hör SJ, transportnämnden, pris- och kartellnämnden, länsstyrelserna i Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Kopparbergs och Västernorrlands län, Näringslivets trafikdelegation, Svenska kommunförbundet och Handelstjänstemannaförbundet. Genomgående anser man att större enheter ger bättre möjligheter till rationaliseringsvinster. Från en del håll görs också gällande att omstruktureringen bör kunna bidra till en bättre efterlevnad av vägtrafikbestämmelserna. Svenska transportarbetareförbundet framhåller att en omstrukturering mot större enheter är nödvändig inte minst för

att skapa större anställningstrygghet för de i branschen verksamma. Den trängda situationen för de små företagen har enligt förbundet bidragit till att bestämmelserna om arbets- och vilotid, hastighet, totalvikt etc. i stor omfattning inte följs. *LO*, som hänvisar till transportarbetareförbundets yttrande, framhåller behovet av stabila företag, som kan garantera normala anställnings- och arbetsförhållanden och ett tillfredsställande arbetarskydd. *Handelstjänstemannaförbundet* anför liknande synpunkter.

*Trafiksäkerhetsverket*, som förordar ett samgående till lastbilscentraler, finner att ytterligare undersökningar måste göras så att man får fram vilken företagsform och företagsstorlek som är bäst inom olika regiontyper.

Andra remissorgan anser att utredningen inte visat vilken företagsstorlek eller företagsform som är den lämpligaste. Hit hör *ASG*, som framhåller vikten av att näringslivet får tillgång till en rikt differentierad transportstruktur, vilket förutsätter åkeriföretag av olika storlek och inriktning. *Motorbranschens riksförbund* och *Näringslivets trafikdelegation* uttalar, att utredningen inte visat att en utveckling mot enbart större företagsenheter skulle innebära fördelar. *NO* framhåller att utredningen inte styrkt antagandet om att det finns ett samband mellan å ena sidan prissättning och ekonomiskt resultat och å andra sidan företagets storlek. Inte heller finner *NO* att man kan dra slutsatsen att överträdelse av bestämmelserna om arbetstid, hastighet och maximilast är vanligare inom små företag än inom stora eller vanligare inom den yrkesmässiga trafiken än inom firmabiltrafiken. Trots detta anser sig *NO* kunna förorda en ökad samverkan men betonar att en sådan utveckling, om den drivs för långt, kan minska konkurrensen. Risken för konkurrensbegränsande effekter påpekas också av *marknadsrådet* och *länsstyrelsen i Västernorrlands län*. Liksom *NO* uttalar *kommerskollegium*, att utredningen inte visat något påtagligt samband mellan antalet överträdelse av olika vägtrafikbestämmelser och företagsstrukturen.

*Kommerskollegium*, *Motorbranschens riksförbund* och *Svenska vägföreningen* uttalar som sin mening att betydande rationaliseringar genomförts inom lastbilsnäringen. Vägföreningen menar att utredningen överbetonat den splittring som man anser råda inom lastbilsnäringen. Även *Svenska åkeriförbundet* finner att utredningens redovisning av utvecklingen är missvisande. I själva verket har det skett en rationalisering av verksamheten, inte minst genom sådana samarbetsorgan som lastbilscentralerna. Vidare redovisar förbundet en rad åtgärder som förbundet vidtagit för att främja utvecklingen inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Om man bedömer det av utredningen presenterade materialet med hänsyn till fördelningen av lastbilsbeståndet på åkerier

av olika storlek, finner man enligt förbundets mening att utvecklingen karaktäriserats av en koncentration av verksamheten till större företag. Förbundet anser att det inte är självklart vilken företagsstruktur som är den optimala och att det är tveksamt om företagsstrukturen har någon betydelse i fråga om överträdelserna av vägtrafikbestämmelserna. Förbundet bestrider att aktiebolag skulle vara den bästa företagsformen och anser att verksamheten lika väl kan drivas genom ekonomisk förening. De i branschen verksamma bör själva få välja företagsform. Förbundet gör också invändningar mot utredningens uttalande att lastbilscentralerna bör ändra sin restriktiva inställning i fråga om intagning av nya medlemmar. Lastbilscentralernas huvudsyfte är att främja medlemmarnas ekonomiska intressen och en ökad intagning kan, om den medför överkapacitet, motverka detta intresse. Invändningar mot att aktiebolagsformen skulle vara att föredra framförs också av *marknadsrådet* och *Handelstjänstemannaförbundet*.

Frågan om åtgärder bör vidtas för styrning av företagsstrukturens utveckling berörs i flera remissyttranden. *SJ*, som i och för sig delar uppfattningen att konkurrens är ett medel att uppnå bättre struktur inom transportsektorn, anför att utredningens rekommendationer inte ökar möjligheterna att lösa åkcribranschens strukturproblem. I stället bör man enligt *SJ*:s mening använda trafiktillståndsgivningen som ett styrmedel. *SJ* anser också att tillståndsgivningen bör ske vid länsstyrelsernas samhällsplaneringssektioner för att problematiken skall kunna inlemmas i den allmänna samhällsplaneringen i syfte att tillgodose behovet av tillfredsställande transportförsörjning för landets alla delar. Trafiktillstånden bör, med en lämplig övergångstid, föras över till lastbilscentraler och andra motsvarande organ. Utredningen har enligt *SJ*:s mening överdrivit svårigheterna att samordna enbilsåkarna. *SJ* påpekar att de flesta av dem är med i någon gruppering kring lastbilscentral, transportförmedlingsföretag eller större industri. Enligt *SJ*:s uppfattning är det främst förhållandet att enbilsåkaren inte värderar sin arbetsinsats riktigt som gjort det svårt att med tillräcklig lönsamhet driva åkerier med anställd personal.

Behovet av ingripanden från statsmakternas sida betonas av *LO*, som anser att rekommendationerna i betänkandet är helt otillräckliga. Enligt *LO*:s mening måste en ny, skyndsamt utredning göras. Även *Handelstjänstemannaförbundet* påtalar behovet av lagstiftning men finner, liksom *LO*, att det underlag som utredningen presenterat är otillräckligt. *Svenska transportarbetareförbundet* anser att utredningen inte i tillräcklig utsträckning satt sig in i problematiken och därför inte kunnat presentera förslag till lösningar. Enligt förbundets uppfattning talar erfarenheten för att en mera utvecklad lämplighetsprövning i samband med tillståndsgivningen är en av de mest verksamma åtgärderna för att



åstadkomma en sanering av åkeribranschen. Det kan — anför förbundet — inte nog understrykas hur viktig den ekonomiska lämplighetsprövningen är.

Även *Svenska åkeriförbundet* tar upp lämplighetsprövningen. Förbundet hävdar, som tidigare nämnts, att den hittillsvarande utvecklingen gått i rätt riktning med ökande rationalisering. En statlig styrning, t. ex. med stöd av 24 § YTF, skulle kunna innebära ett avsteg från de trafikpolitiska principerna. Däremot behövs enligt förbundets mening en mera reell lämplighetsprövning. Förbundet hänvisar till sitt yttrande år 1967 över förslaget till ny förordning om yrkesmässig trafik, vari förbundet förordade att tillståndsgivningen skulle föregås av en prövning av om sökanden var lämplig som trafikutövare med hänsyn till ekonomiska förhållanden, insikt i gällande trafiklagstiftning, erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter.

*Länsstyrelsen i Kopparbergs län* uttalar att den för tillståndsgivning förutsatta prövningen av en sökandes lämplighet med avseende på hans ekonomiska förhållanden ofta blir bristfällig på grund av svårigheterna att få tillräckligt fullständig utredning. Även *trafiksäkerhetsverket* finner att lämplighetsprövningen i praktiken inte fått så mycket reellt innehåll. Den bör därför enligt verkets mening kompletteras med ett krav på att sökanden skall förte kontrakt med bilverkstad om kontroll och underhåll av fordonet kvartals- eller månadsvis.

*Rikspolisstyrelsen* och *vägverket* ställer sig kritiska till tanken på att en styrning av företagsstrukturen är det rätta sättet att motverka överträdelser av vägtrafikbestämmelserna. Man pekar bl. a. på att sådana åtgärder kan få effekter endast i fråga om den yrkesmässiga trafiken.

Till förmån för en utveckling utan statliga ingripanden uttalar sig *transportnämnden*, *kommerskollegium*, *pris- och kartellnämnden*, *länsstyrelsen i Malmöhus län*, *Motorbranschens riksförbund*, *Svenska företagares riksförbund* och *Åkeriföretagarnas centralförbund*. *ASG* anför att lastbilsnäringen inte skall behandlas annorlunda än andra näringsgrenar, om det inte är påkallat av trafiksäkerhetsskäl. *Näringslivets trafikdelegation* och *Svenska vägföreningen* varnar för att en statlig styrning kan innebära en återgång till den tidigare regleringspolitiken.

I anslutning till utredningens antydning om möjligheterna för länsstyrelserna att påverka företagsstrukturen med stöd av 24 § YTF anför *länsstyrelsen i Malmöhus län* att den inte anser sig på grundval av detta stadgande kunna verka för bildandet av aktiebolag eller anslutning till ekonomisk förening. Även *länsstyrelsen i Kopparbergs län* anser att länsstyrelserna har små möjligheter att påverka utvecklingen.

Utredningens förslag om rätt för lastbilscentral att driva yrkesmässig trafik genom anlitan av trafikutövare med tillstånd till sådan trafik tas upp endast av några få remissorgan. *Göta hovrätt*, *länsstyrelsen i*

*Malmöhus län* och *ASG* förklarar att de tillstyrker eller inte har någon erinran mot förslaget. Den sistnämnda remissinstansen framhåller dock att rätten bör gälla även transportförmedlingsföretagen.

*SJ* anser att den föreslagna bestämmelsen är principiellt och praktiskt mindre tilltalande, bl. a. med hänsyn till det oklara ansvarsförhållande som uppkommer genom att det egentligen blir fråga om dubbla tillstånd. Även *Svenska åkeriförbundet* är kritiskt mot förslaget. Utredningens tolkning av rättsläget strider enligt förbundet mot hittillsvarande praxis. Förslaget skulle innebära att lastbilscentraler, som drivs i aktiebolagsform, diskrimineras och att inlåningen av fordon åkerierna emellan skulle förhindras. Förbundet delar utredningens uppfattning att lastbilscentralernas och andra transportåtagande företags roll kommer att accentueras och att det behövs ett vidgat ansvar för dessa. Frågan är emellertid komplicerad och utredningens förslag anses inte leda till en förbättring av situationen.

Ett slopande av systemet med *l o k a l o m r å d e n* förordas i princip av de remissorgan som yttrat sig särskilt i frågan. Hit hör *marknadsrådet*, *NO*, *ASG* och *Näringslivets trafikdelegation*. *Transportnämnden* anser att en ändring bör anstå tills en ny yrkestrafikförordning trätt i kraft och den tredje etappen av det trafikpolitiska reformprogrammet genomförts. Nämnden upplyser att den endast undantagsvis avslår ansökningar från enskilda transportörer om särskilda lokalområden. Även *Svenska åkeriförbundet* anser att den tredje etappen bör genomföras innan lokalområdena avskaffas helt. Förbundet framför emellertid också att åtgärden inte stämmer med uppfattningen att länsstyrelserna skall ha en stark ställning i fråga om trafikplaneringen inom länen. *Pris- och kartellnämnden* instämmer i uttalandet att lokalområdena bör slopas men anser att trafikplaneringsutredningens kommande förslag bör avvaktas. *Handelstjänstemannaförbundet* anför att indelningen i lokalområden bör reformeras men menar att tillräckligt underlag för en sådan reform saknas.

*Marknadsrådet* och *NO*, vilka i fråga om utvecklingen mot större företagsenheter inom åkeribranschen påpekat risken för konkurrensbegränsning, framhåller beträffande lokalområdesindelningen att ett slopande av lokalområdena kan motverka konkurrensdämpande effekter.

Av dem som yttrat sig särskilt om utredningens förslag till *k r e d i t r e s t r i k t i o n e r* i fråga om *a v b e t a l n i n g s k ö p* förklarar *Göta hovrätt*, *trafiksäkerhetsverket*, *kommerskollegium*, *pris- och kartellnämnden*, *länsstyrelserna i Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Kopparbergs* och *Västernorrlands län*, *ASG*, *Svenska åkeriförbundet* och *Åkeriföretagarnas centralförbund*, att de tillstyrker eller inte har något att erinra mot förslaget.

*Svenska transportarbetareförbundet* anser att avbetalningsreglerna bör

skärpas. Enligt förbundets mening borde också alternativa finansieringsformer ha undersökts. Som ett alternativ nämner förbundet någon form av statlig kreditgaranti med mera normala räntelägen än dem som nu tillämpas i branschen.

*Näringslivets trafikdelegation* motsätter sig inte att avbetalningshandeln med lastfordon regleras men anser att ytterligare överväganden behövs, eftersom de föreslagna reglerna är alltför snäva.

*Motorbranschens riksförbund* anser att en generös kreditgivning haft även positiva effekter genom att den tillfört branschen riskvilligt kapital. En skärpning av kreditreglerna kan skapa likviditetsproblem. Sådana övergångsbestämmelser behövs att svårigheter inte uppkommer på grund av redan träffade dispositioner. Förbundet förordar också vissa uppmjukningar i fråga om kontantinsats och amorteringstid jämfört med utredningens förslag.

*Svenska företagares riksförbund* avstyrker utredningsförslaget.

Beträffande långtidsuthyrning, s. k. leasing, uttalar *Motorbranschens riksförbund* att en minimitid för förhyrning i enlighet med utredningens förord motverkar de syften som utredningen vill vinna, eftersom leasing för så lång tid som tre år närmast får karaktären av köp. *Svenska åkeriförbundet* delar utredningens uppfattning att man genom leasing kan kringgå kraven på kontantinsats. Förbundet anser att en minimitid inte motverkar detta. Enligt förbundets erfarenheter är dock den kreditprövning som föregår ett leasingavtal minst lika ingående som vid köp.

## 6. Yrkesmässig trafik med personbil

### Yrkestrafikutredningen

Utredningen tar först upp frågan om företagsstrukturen inom taxinäringen.

Antalet taxibilar i landet uppgår till omkring 9 000 och de på heltid i trafiken sysselsatta personerna till ca 12 000. Av dessa bilar är drygt 5 000 knutna till någon form av beställningskontor. Praktiskt taget alla övriga bilar är sysselsatta huvudsakligen i annan trafik än taxitrafik i traditionell bemärkelse, såsom skolskjutsning (intäkter år 1969 ca 85 milj. kr.), sjuktransporter o. d. På grund av landsbygdens avfolkning och det ökade innehavet av privatbilar har taxiägarna på landsbygden fått vidkännas en successiv minskning av de traditionella taxiuppdragen, vilket lett till att betydligt fler än 1 000 taxiföretagare på landsbygden under den senaste tioårsperioden lagt ned sina rörelser. Någon förändring i det totala antalet taxibilar anser utredningen inte trolig under den närmaste femårsperioden. Däremot antar utredningen att en fortsatt förskjutning av antalet bilar kommer att ske från landsbygden till expanderande tätortsregioner.

Strukturen inom taxinäringen karaktäriseras av att praktiskt taget alla taxiföretag är enbilsföretag. Av de ca 9 000 taxibilarna i landet ägs inte fler än 400 à 500 av företag med fler än en bil. Av dessa företag utgörs omkring 80 av juridiska personer. Det genomsnittliga antalet taxibilar per juridisk person uppgår till ca fem i vad avser ren taxitrafik. Denna mycket långtgående företagssplittring är historiskt be-  
tingad.

Tillståndsgivningen till taxitrafik, vilken innefattar behovsprövning, sker numera genom trafiknämnderna. Den har sedan gammalt huvudsakligen inriktats på fysiska personer. På denna praxis bygger reglerna i YTF. I enlighet härmed har 12 § YTF utformats så att tillstånd till beställningstrafik får meddelas juridisk person endast om särskilda skäl föreligger. Tillståndsgivande myndigheter har strikt följt uppfattningen att juridisk person endast undantagsvis kan meddelas tillstånd till taxitrafik. Ett av skälen till nuvarande bestämmelser är att man genom att begränsa möjligheten för juridisk person att bedriva beställningstrafik sökt skapa en garanti för att rätten att bedriva sådan trafik skulle bli beroende av myndighets prövning både då trafikillståndet ursprungligen meddelades och då det var fråga om överlåtelse av redan meddelat tillstånd. Meddelades juridisk person tillstånd kunde detta utan myndighets prövning övergå till ny innehavare exempelvis genom överlåtelse av aktier eller andelsrätter i den juridiska person som ursprungligen meddelats tillståndet. Vidare har man velat undvika att tillstånden skulle komma att koncentreras till ett fåtal innehavare som därigenom mer eller mindre skulle få trafikmonopol.

Utöver den begränsning av juridiska personers möjligheter att bedriva taxirörelse, som YTF innebär, utgör den hävdvunna principen om den till tjänsteåren äldste lämplige förarens företrädesrätt till ledigblivna eller nya taxitillstånd ett hinder för bildandet av större företagsenheter inom taxinäringen. Från de anställda förarnas synpunkt är den främsta fördelen med turordningsprincipen att de med viss säkerhet kan räkna med att bli tillståndshavare. Det har framhållits att turordningsprincipen speciellt i de större tätortskommunerna garanterar social trygghet i form av säkerhet i anställning och försörjning sedan arbetsförmågan av ett eller annat skäl nedsatts. Tillämpningen av turordningsprincipen har kommit att innebära att tillståndsmyndigheterna främst lägger vikten vid den sökandes tjänsteålder och inte vid dennes möjligheter att effektivt och rationellt driva en taxirörelse.

NO har berört hithörande problem i två skrivelser till Kungl. Maj:t, vilka överlämnats till utredningen. NO framhåller bl. a. att den tillämpade ordningen med tillståndsgivning är tveksam från konkurrenssynpunkt och medför risk för att branschen bibehåller en struktur, som inte svarar mot konsumenternas intressen. Avsaknaden av konkurrens kan även bidra till att kostnadsmedvetandet avtrubbas och att kostnaderna därför lättare tenderar att höjas. Även taxekontrollen inom drosktrafiken medför olägenheter. Erfarenheten visar enligt NO att maximipriser i allmänhet inte underskrids, eftersom de av företagarna uppfattas som "godkända". Den administrerade prissättningen innebär också risk för att alltför stor hänsyn tas till kostnadsförhållandena vid mindre rationellt drivna företag. NO anser att den faktiska prisutvecklingen inom taxinäringen bekräftar riktigheten av dessa kritiska synpunkter och påpekar att drosktaxan i Stockholm höjts tre gånger under första delen av 1960-talet med 15, 10 resp. 10 %, vilket lett till att taxenivån år 1965 låg nära 40 % högre än år 1960.

JO har i en skrivelse till Kungl. Maj:t, som överlämnats till utredningen, uppmärksammat de speciella förhållanden som f. n. råder inom taxinäringen i Stockholm. Skrivelsen redovisas i betänkandet på s. 68—70.

I samband med redogörelsen för den nuvarande företagsstrukturen nämner utredningen att tillstånd ställda på personer bosatta på landsbygden inte alltid återkallas fastän det är uppenbart att tillståndshavaren inte längre har för avsikt att använda tillståndet. Det brukar då talas om "vilande tillstånd". Dessa "vilande tillstånd" åberopas emellanåt för att hindra andra personer att etablera sig som taxiföretagare genom att behovet av tillstånd rent numerärt är uppfyllt.

Vid sina överväganden utgår utredningen från att behovsprövning skall föregå meddelande av tillstånd till taxitrafik.

Utredningen anser att den hittillsvarande principen om praktiskt

taget uteslutande personliga enbilstillstånd från allmänna företagsekonomiska synpunkter ogynnsamt påverkar taxinäringens möjligheter till rationalisering, vilket i sin tur inverkar ofördelaktigt på taxesättning och lönsamhet. Rådande principer för tillståndsgivningen och turordningsprincipen har lett till en mindre effektiv drift och förhindrat nyetablering och företagsexpansion. Resultatet har också blivit att taxinäringen har svårt att tillgodose de krav på service som ställs inte minst inom de snabbt växande tätortsregionerna. En rationellt driven taxinäring förutsätter enligt utredningen att den bedrivs i större företagsenheter. Kravet på särskilda skäl för meddelande av taxitillstånd till juridisk person bör således slopas.

Utredningen finner att motivet för tillkomsten av turordningsprincipen främst är att söka i de begränsade möjligheterna för den anställda att erhålla en tillfredsställande pensionering. Utredningen anser att denna aspekt fortfarande kan vara av betydelse för en del äldre personer som är verksamma inom taxinäringen. För dem som nu står i tur till ett eget trafikstillstånd torde detta sätt att lösa pensionsringsproblemen i regel vara mindre aktuellt. Ett annat motiv för turordningsprincipen har varit möjligheterna att rekrytera förare. Konsekvensen av turordningsprincipen har emellertid blivit att många lämpliga förare fått stå tillbaka för andra förare vilkas främsta meriter varit att de haft fler tjänsteår.

Utredningen har utarbetat ett principförslag till en ny företagsstruktur inom taxinäringen, där utredningen anser att fördelarna i det gamla systemet bevarats och behovet av samverkan tillgodosetts. Förslaget innebär i princip att taxitrafiken, utom i glesbygdsområden, skall drivas av aktiebolag. Utredningen anser att en på detta sätt fast organiserad och rationellt driven taxinäring skulle medföra bättre arbetsförhållanden för alla parter och större möjligheter att ge allmänheten god service till rimliga priser. Vid valet av företagsform har utredningen stannat för aktiebolaget, eftersom detta enligt utredningens uppfattning som organisationsform är att föredra framför föreningen. Erfarenheten har enligt utredningens uppfattning visat att föreningsformen är alltför känslig för tillfällig påverkan och därför inte ger erforderlig stabilitet.

Utredningens förslag innebär i princip att beställningskontoren, vilka finns på praktiskt taget alla platser med fler än fem taxibilar, skall ombildas till aktiebolag, som blir innehavare av samtliga trafiktillstånd inom kontorets verksamhetsområde. Inom varje område där organiserandet av ett beställningskontor kan anses vara till fördel för trafikanterna skall också sådant kontor etableras. Det bör enligt förslaget ankomma på trafiknämnderna bl. a. att utföra erforderliga undersökningar rörande behovet av beställningskontor. Redan genomförda och

kommande kommunsammanslagningar bör enligt utredningens åsikt underlätta för trafiknämnderna att få bättre överblick över den lämpligaste indelningen av kommunerna i områden, som kan betjänas av ett och samma beställningskontor.

Denna anslutning bör vara avslutad inom en period av tre år. Har tillståndshavare inte blivit delägare i bolaget vid periodens slut upphör tillstånden att gälla. Tillämpas turordningsprincipen i orten vid den tidpunkt då reformen inleds, bör under övergångsperioden hälften av de nya eller ledigblivna tillstånden meddelas förarna efter tjänsteålder och hälften bolaget. Det skall dock stå nybliven tillståndshavare fritt att omedelbart ansluta sig till bolaget. Tillstånd som ursprungligen ställts på juridisk person eller som senare överförts till aktiebolag skall endast kunna meddelas aktiebolag.

Utredningen anser dock att man måste göra vissa undantag från den förordade principiella lösningen. Härvid kommer i första hand i fråga sådana områden, förträdesvis i glesbygder, där inrättandet av särskilda beställningskontor skulle medföra stora kostnader utan motsvarande fördelar från trafikanternas och taxiföretagens synpunkt. Inom dessa områden bör trafiken kunna bedrivas på samma sätt som hittills.

Även i vissa andra fall kan den av utredningen förordade principiella uppläggningsen i vissa delar vara mindre lämplig. Så är enligt utredningens uppfattning fallet med vissa tätorter, i första hand Stockholm, Göteborg och Malmö. Inom dessa har taxitrafiken en sådan omfattning att det skulle vara mindre lämpligt att överföra samtliga trafiktillstånd till ett och samma aktiebolag. Taxitrafiken bör där organiseras så att utövandet av trafiken och därmed också innehavet av trafiktillstånd anförtros ett lämpligt antal aktiebolag, vari tidigare innehavare av trafiktillstånd ingår som aktieägare. Även här föreslås en övergångstid om tre år liksom viss företrädesrätt för förarna. Utredningens förslag innebär också att aktiebolagen inom en tätort med flera bolag skall samarbeta genom ett särskilt gemensamt förvaltningsbolag.

För att tillgodose taxinäringens och de däri anställdas intressen anser utredningen att vissa för näringen speciella förhållanden bör beaktas vid upprättandet av bolagsordningar och konsortialavtal vid bildandet av de här föreslagna trafikutövande aktiebolagen, antingen dessa befinner sig i de nyss nämnda större tätorterna eller annorstädes. Bl. a. skall enligt förslaget i bolagsordningen tas in föreskrifter om hembudsskyldighet med viss förtursrätt för anställda förare och tidigare aktieägare.

Utredningen är av den uppfattningen att samtliga delägare i de nya aktiebolagen principiellt skall ha sin huvudsysselsättning inom näringen. Stora krav kommer därför att ställas på personalplaneringen då de som redan har tillstånd skall beredas arbete inom företaget. Lämpliga

åtgärder måste också vidtas från bolagets sida i form av försäkrings- och pensioneringsavtal för dem som kan komma i ett försämrat läge genom den av utredningen föreslagna reformen.

Utredningen har kunnat konstatera att tillstånd till taxitrafik i viss utsträckning innehas av personer som av olika skäl inte har sin huvudsakliga sysselsättning inom taxinäringen. I den mån detta beror på otillräckligt trafikunderlag finner utredningen förhållandet både olämpligt och stridande mot grunderna för en koncessionerad näring av den typ det här är fråga om. I det av utredningen föreslagna systemet skall således, där särskilda förhållanden inte föranleder annat, ej få förekomma att någon som har sin huvudsakliga sysselsättning utanför näringen innehar tillstånd till taxitrafik eller är aktieägare i ett taxiföretag.

Med hänsyn till de speciella förhållanden som gäller för en koncessionerad taxinäring anser utredningen att samhället bör ha möjlighet till insyn i denna. Detta kan uppnås genom att vederbörande trafiknämnd utser en representant i taxiföretagets eller, i förekommande fall, i förvaltningsbolagets styrelse.

En av svårigheterna inom taxinäringen är enligt utredningens bedömning att anpassa tillgången på bilar till efterfrågan, eftersom denna uppvisar stora variationer även under dygnets olika delar. Utredningen anser att det genom tillkomsten av större företagsenheter och därigenom trafiktillstånd som enkelt medger variationer i antalet utehållna bilar bör vara möjligt att få ett mera flexibelt utbud av bilar.

Utredningen föreslår också att trafiktillstånd som inte används på avsett vis, s. k. vilande tillstånd, skall återkallas. Utredningen anför vidare att överlåtelse inte bör tillåtas beträffande taxitillstånd, som inte utnyttjas för att bedriva trafik.

Utredningen anser av trafikplaneringsskäl att stationsort enligt 21 § YTF bör fastställas även i fortsättningen. Däremot finner utredningen det mindre lämpligt att begränsa omfattningen av stationsort på det sätt som ofta skett. Utredningen vill därför knyta an till den i förarbetena till YTF skisserade möjligheten att fastställa mer vidsträckt områden som stationsort och anser att som stationsort i allmänhet bör fastställas vederbörande trafiknämnds geografiska område. Skulle behov av ytterligare utvidgning föreligga bör det ankomma på länsstyrelse att fastställa detta. Kommunsammanslagningarna har emellertid medfört att trafiknämndsområdena utvidgats väsentligt. Utredningen anser därför att tillämpningen av förslaget till stationsortsindelning kan medföra att stationsorterna i vissa fall får en mindre lämplig omfattning. Trafiknämnd bör därför kunna dela upp sitt område i ett lämpligt antal stationsorter. Utredningen understryker i detta sammanhang vikten av att en sådan uppdelning föregås av en grundlig undersökning av trafikbehovet i det aktuella området. Framför allt måste man beakta att kommunsammanslagningarna medfört att en mängd beställnings-



kontor på landsbygden kommer att få samma stationsorter som vissa förutvarande städer haft. Detta kan komma att medföra en utglesning av tillgången på taxi inom de delar av stationsorterna som ursprungligen var landskommun och som omfattades av en egen stationsort.

Utredningen finner inte bestämmelserna i 21 § 1 mom. YTF med anknytning av trafikeringsrätten till stationsorten utgöra något hinder för en rationell trafikplanering med den utformning av stationsorterna som utredningen föreslår. Utredningen är vidare av den åsikten att ärenden om trafikplanering och trafikförsörjning av den typ det är fråga om bl. a. vid medgivande av samtrafik bör handläggas på länsplanet som ett led i den författningssenliga tillsynen över att den yrkesmässiga trafiken är ändamålsenligt ordnad. Följaktligen ankommer det enligt utredningens mening på länsstyrelse att utan särskild framställning ta upp dessa frågor till behandling. Även trafiknämnderna bör ha uppmärksamheten riktad på dessa frågor och i förekommande fall göra framställning till vederbörande länsstyrelse om samtrafik. Stadgandet i 21 § 3 mom. YTF bör ändras på så sätt att inskränkningen av länsstyrelsens kompetens till att avse endast tillfälliga behov slopas.

Reglerna för mottagande av köruppsdrag kan enligt utredningens mening inte längre anses vara helt tidsenliga med hänsyn till den situation som uppstått genom att kommunikationsradio kommit att användas allmänt inom taxitrafiken. Utredningen föreslår därför att delgivning per radio från stationsorten skall jämföras med delgivning inom stationsorten.

Utredningen finner att de nuvarande begränsningarna enligt 20 § YTF av rätten att transportera gods med taxi har medfört att användningen av taxibil vid exempelvis budskickning eller transport av lättare gods kommit att inskränkas till ett minimum trots fördelarna med den dygnet runt tillgängliga transportorganisation som taxiföretagen innebär. Detta förhållande förefaller utredningen orationellt. Ett generellt medgivande att transportera gods skulle dessutom innebära ökade möjligheter för taxi att få sysselsättning under lågtrafikperioder. Därtill kommer att det i många orter ofta är svårt att få trafik med mindre lastbilar för exempelvis pakettransporter att bära sig. Utredningen föreslår därför att tillstånd till taxitrafik också skall innefatta rätt till godstransport med taxibil. Med hänsyn till att taxibil främst är avsedd för personbefordran bör den emellertid inte användas för transport av sådant gods som kan orsaka olägenhet för passagerare. Föreskrift om detta bör tas in i tillståndet. Vidare bör transportplikt inte föreligga vid ren godstransport. Transportplikten är nämligen avskaffad för lastbilstrafiken, där f. ö. behovsprövningen har slopats i fråga om trafiktillstånd för sådana mindre godsmängder det här kan bli fråga om.

Utredningen anser att föreskriften i 25 § YTF om att godkäna

nande av taxibil skall lämnas av trafiknämnderna medför kostnader och tidsspillan för taxiägarna och belastning för nämnderna. Enligt vad utredningen erfarit kan väntetiderna emellanåt bli besvärande. Utredningen anser att det är tillräckligt att bilens lämplighet som taxibil intygas av besiktningsman hos Aktiebolaget Svensk bilprovning. Kopia av detta intyg skall överlämnas till tillståndsmyndigheten. Härigenom synes enligt utredningens uppfattning alla berättigade intressen bli tillgodosedda. Med hänsyn till de resurser som Aktiebolaget Svensk bilprovning fått finner utredningen hinder inte föreligga för att samma förfarande gäller även bussar.

### Remissyttrandena

Utredningens uppfattning att den nuvarande företagsstrukturen inom taxinäringen motverkar möjligheterna till effektiv drift och rationell företagsutveckling och att en omstrukturering är önskvärd delas i huvudsak av *kommerskollegium, NO, pris- och kartellnämnden, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Kopparbergs och Värmlands län, Drosktrafikföreningen Stockholm, LO, Näringslivets trafikdelegation och Svenska taxiförbundet. Svenska transportarbetareförbundet är av samma uppfattning men finner att denna fråga är mera sekundär, jämfört med de problem som gäller lastbilsnäringen. Förbundet framhåller också, att utredningens förslag har en begränsad räckvidd genom sin särskilda inriktning på tätortsproblematiken. Enligt förbundets mening bygger förslaget på felaktiga förutsättningar. Förbundet anser att det även i denna del behövs ytterligare utredning innan man kan ta ställning till vilka åtgärder som bör vidtas.*

Också andra remissorgan riktar kritik mot det faktaunderlag som utredningen presenterar. Sålunda uttalar t.ex. *länsstyrelsen i Malmöhus län* att analysen av nuläget är alltför summarisk och frågeställningarna otillräckligt belysta. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* anser att man inte bör ta ställning i frågan om taxinäringens företagsstruktur innan resultaten föreligger av pågående utredningar och försök beträffande trafikförsörjningen i glesbygderna. Även *länsstyrelsen i Värmlands län* framhåller de speciella glesbygdproblemen.

De lokala taxiorganisationer och enskilda taxiägare som framfört synpunkter på utredningens betänkande riktar stark kritik mot utredningens bedömningar. Bl. a. framhåller man att utredningen alltför mycket tagit intryck av de nackdelar som visat sig i de största tätorterna, framför allt Stockholm, och förbisett att förhållandena är annorlunda utanför dessa områden. Vidare påpekar man att den nuvarande företagsstrukturen innebär ett personligt ansvar för fordonens skötsel och servicen gentemot allmänheten, som försvinner vid ett samgående till större en-

heter. En taxidrift i större företag anses också medföra kostnader för bl. a. administration, vilka måste resultera i ekonomiska svårigheter för delägarna eller taxehöjningar.

I fråga om utredningens förslag att taxirörelse i princip bör drivas av aktiebolag är meningarna delade. Några remissorgan, t. ex. *pris- och kartellnämnden*, *länsstyrelsen i Stockholms län* och *Svenska taxiförbundet*, godtar i princip utredningens bedömning. Från andra håll riktas emellertid kritik mot förslaget såsom otillräckligt underbyggt eller alltför stelt med hänsyn till olikheterna i förhållandena på skilda orter. Sålunda anser *trafiksäkerhetsverket*, *LO*, *Drosktrafikföreningen Stockholm* och *Svenska kommunförbundet* att verksamheten — förutom av aktiebolag — bör kunna drivas av ekonomisk förening. *Svenska transportarbetareförbundet* förklarar sig inte vara främmande för någon verksamhetsform, som medger delägarskap för förarna. Att ekonomiskt bärkraftiga enheter bildas är även i de anställdas intresse. Enligt förbundets mening har utredningen dock inte visat att aktiebolagsformen har några fördelar jämfört med de nuvarande organisations- och företagsformerna. Att bibehålla det nuvarande systemet anser förbundet inte vara någon lämplig lösning på längre sikt. I stället måste en övergång till större former ske för att man skall få administrativa och ekonomiska förutsättningar för en tillfredsställande utveckling av taxinäringen. Utredningens överväganden är i dessa avseenden bristfälliga genom att utredningen inte närmare behandlat vilka alternativ som kan finnas till aktiebolag. Om man väljer aktiebolagsformen bör man emellertid, i linje med den nuvarande turordningsprincipen, ge den till tjänsteåren äldste föraren företrädesrätt till förvärv av ledigbliven aktiepost. *Kommerskollegium* anför tveksamhet i frågan om bolagsformen ger utrymme för erforderlig konkurrens och anser att bättre resultat bör kunna uppnås om marknadskrafterna tillåts påverka valet av företagsform. *Marknadsrådet* och *Svenska företagares riksförbund* anför liknande synpunkter.

Förslaget att omstruktureringen skall ske tvångsvis tillstyrks eller accepteras av *länsstyrelserna i Stockholms och Malmöhus län*, *Svenska taxiförbundet* och *Svenska vägföreningen*. I fråga om olika delar av förslaget anför man dock avvikande meningar. Bl. a. anses övergångsbestämmelserna vara alltför snävt utformade. Även *Motorbranschens riksförbund*, som inte tar ställning till frågan om tvångsåtgärder är lämpliga, finner den av utredningen föreslagna övergångstiden för knappt tilltagen och anser att bestämmelserna bör få en mera flexibel utformning.

Flera remissorgan anser att tvångslagstiftning — åtminstone inledningsvis — är en alltför långtgående åtgärd. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* framhåller att utredningens förslag medför att taxinä-

ringen kastas från en ytterlighet till en annan. Enligt länsstyrelsens uppfattning bör man först försöka uppnå den önskvärda omstrukturen på frivillighetens väg. Däremot anser länsstyrelsen, liksom bl. a. *NO*, att tillstånd bör kunna ges åt juridisk person utan att särskilda skäl föreligger.

Att övergången till större företagsenheter genomförs tvångsvis avstyrks av *Drosktrafikföreningen Stockholm*, *Svenska företagares riksförbund*, *Åkeriföretagarnas centralförbund* och de *lokala taxiorganisationer* och *enskilda taxiägare* som framfört synpunkter på utredningens betänkande. De remissorgan som kritiserat utredningens bedömning att aktiebolaget är den i princip riktiga företagsformen får anses genom detta ställningstagande avvisa förslaget att taxitillstånd skall lämnas endast aktiebolag.

Utredningens bedömning i fråga om taxitrafiken i glesbygder tillstyrks eller lämnas utan erinran av flertalet remissorgan. Undantag i detta avseende utgör *länsstyrelsen i Västernorrlands län*, som innan slutligt ställningstagande sker vill avvakta resultatet av pågående utredningar och försök, samt *Svenska kommunförbundet*, som anser att alla tillstånd till taxitrafik bör innehas av juridisk person.

*Svenska kommunförbundets* ställningstagande i nyssnämnda avseende hänger samman med förbundets syn på taxitrafikens roll inom den lokala, kollektiva trafikförsörjningen. Man påpekar att taxi i stor utsträckning används för skolbarntransporter och även inom färdtjänsten för handikappade. Vidare erinrar man om de försök som pågår för användning av taxi i linjetrafik som komplement till annan kollektivtrafik. Förbundet framhåller också att kommunerna har ansvaret för den kommunala trafiken och anser att trafiknämndernas uppgifter i fråga om yrkesmässig persontrafik bör överföras på rent kommunala nämnder, som även skulle ha att godkänna bolagsordningar och konsortialavtal för trafikföretagen. Vidare bör kommunerna vara representerade i trafikföretagens styrelser. Om så behövs för att man skall kunna trygga en tillfredsställande transportförsörjning bör kommunerna dessutom, enligt förbundets mening, få uttrycklig rätt att engagera sig i taxiföretag och tillförsäkras rätt att driva både linjetrafik och beställningstrafik. Även *länsstyrelsen i Värmlands län* finner att förbättringar av transportförsörjningen i mycket är en fråga om samordning av olika kommunikationsnät, såsom busslinjer, skolskjutsar, taxi etc. Med hänsyn härtill är länsstyrelsen tveksam beträffande trafiknämndernas möjligheter att lösa problemen och ifrågasätter om inte ansvaret bör flyttas till kommunstyrelserna. *Svenska transportarbetareförbundet* kommer från liknande utgångspunkter fram till att såväl planerings- som tillsyns- och tillståndsfrågorna bör handläggas vid länsstyrelsernas planerings- och trafikavdelningar.

Utredningens förslag i olika frågor som rör stationsorterna tillstyrks eller lämnas utan erinran av de remissorgan som särskilt yttrat sig i frågan. *Svenska kommunförbundet* anser dock att kommunen och inte trafiknämndens verksamhetsområde bör vara stationsort.

Förslaget om viss utvidgning av rätten att transportera gods med taxibil tillstyrks eller lämnas utan erinran av de remissinstanser som yttrat sig i frågan. *Länsstyrelsen i Värmlands län* framhåller att ett genomförande av utredningens förslag bör underlätta fullföljandet av en övergripande trafikplanering med integrering av olika transportmedel. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anser att rätten till godsbefordran bör avse även gods som transporteras på en till taxibil kopplad s. k. släpkärra.

Att godkännande av taxibil skall ges av besiktningsman i stället för av tillståndsgivande myndighet tillstyrks eller lämnas utan erinran av de remissorgan som yttrat sig i frågan. Detsamma gäller motsvarande förslag om godkännande av buss. *Aktiebolaget Svensk bilprovning* anser dock att hela frågan om lämplighetsbesiktning av fordon som används i yrkesmässig persontrafik, i uthyrningsrörelse eller för övningskörning i trafikskola bör tas upp i ett sammanhang. Företaget hänvisar i detta avseende till sin framställning i ämnet till kommunikationsdepartementet i januari 1971.

## 7. Taxor i yrkesmässig trafik

### Framställningarna från trafikpolitiska delegationen och Svenska åkeriförbundet

Trafikpolitiska delegationen anför att föreskrifterna om taxor får ses mot bakgrunden av YTF:s bestämmelser om att trafiktillstånd i princip får meddelas endast då den ifrågasatta trafiken befunnits behövlig och i övrigt lämplig. Eftersom behovsprövningen innebär en konkurrensbegränsning, ansågs vid förordningens tillkomst att verkningarna härav borde begränsas dels genom viss körplikt för innehavare av trafiktillstånd, dels genom föreskrift att vid transporterens utförande viss av myndighet fastställd maximitaxa inte får överskridas.

Beträffande taxa för yrkesmässig trafik med lastbil framhåller delegationen, att föreskrifterna härom numera inte gäller i fråga om sådana fordon, för vilka behovsprövning vid tillståndsgivningen inte längre förekommer. Således är från iakttagande av maximitaxa undantagna lastbilar, vars maximilast inte överstiger 4 ton, samt specialfordon. Hittills meddelade maximitaxor har i övrigt aldrig omfattat beställningstrafik med fordon, som har en maximilast över 12 ton. Det bör i sammanhanget också anmärkas, att i fråga om en väsentlig del av de transporter som utförs i yrkesmässig lastbilstrafik särskilda ackordsuppgörelser träffas, vilket innebär att ej heller i fråga om dessa fordon föreskrifterna om maximitaxa blir tillämpliga. Några taxor för transportförmedlingsverksamhet har i realiteten aldrig fastställts.

Av det sagda framgår att numera en förhållandevis ringa del av de transporter som utförs med lastbilar i yrkesmässig trafik är underkastade föreskrifterna om maximitaxa.

Vid hearings, som trafikpolitiska delegationens arbetsgrupp anordnade under år 1969, framkom att utvecklingen i fråga om den yrkesmässiga lastbilstrafiken under tiden efter den 1 juli 1964 varit sådan att någon behovsprövning i praktiken inte förekommer vid meddelande av tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran. Den av statsmakterna fastställda riktpunkten för den årliga kapacitetsökningen av tonnage inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken har under senare år avsevärt underskridits. Vid hearings under år 1969 vitsordades allmänt, att maximitaxorna för den yrkesmässiga lastbilstrafiken inte längre fyller den funktion som avsågs vid YTF:s tillkomst. På vissa håll framhölls, att taxorna snarast medverkade till en viss stelhet i prisbildningen. Under förhandenvarande omständigheter ansågs det inte motiverat att behålla föreskrifterna om maximitaxor i beställningstrafik för godsbefordran.

För trafikformen linjetrafik med lastbil och för transportförmedlingsverksamhet har utvecklingen varit densamma som för beställningstrafik med lastbil.

Arbetsgruppens erfarenheter vid hearings år 1969 har också gett vid handen, att behov av maximitaxor för beställningstrafik med buss ej heller föreligger längre. Den skärpta konkurrensen även på detta område har nämligen medfört, att maximitaxorna förlorat sin betydelse. Även här kan konstateras, att maximitaxorna snarast medför en stelhets i prisbildningen vilket inte kan vara till gagn för trafikanterna.

Beträffande frågan om fastställande av taxor för taxitrafiken framhölls vid ifrågavarande hearings från flera länsstyrelser, att tillämpningen av 25 § AOST — innebärande att fullmäktige i samtliga länets kommuner skall höras över framställning om ändrade taxor — utgör en synnerligen omständlig och tidskrävande procedur. Att länsstyrelse äger fastställa taxor för taxitrafiken efter den utredning länsstyrelsen finner påkallad i varje särskilt fall ansågs vara fullt tillfredsställande.

Delegationen föreslår att YTF ändras på sådant sätt att innehavare av tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran eller för personbefordran med buss eller till linjetrafik för godsbefordran ej längre skall vara underkastad skyldighet att iaktta föreskrifter angående maximitaxa. Likaså bör föreskrifterna om taxa för transportförmedlingsverksamhet upphävas. Slutligen föreslår delegationen i fråga om taxitrafiken att taxa för denna trafik skall fastställas av vederbörande länsstyrelse utan att bestämmelserna i 25 § AOST behöver iakttas.

Svenska åkeriförbundet åberopar bl. a. uttalanden som gjordes år 1969 av statens pris- och kartellnämnd och Stockholms handelskammare vid remissbehandlingen av en framställning från förbundet om justering av kvarvarande maximitaxor för den yrkesmässiga lastbilstrafiken. I dessa uttalanden framhålls att taxorna bör avskaffas. Förbundet hemställer att kvarvarande bestämmelser om maximitaxor för beställningstrafik för godsbefordran med lastbil upphävs snarast möjligt.

### Remissyttrandena

Samtliga remissinstanser tillstyrker att bestämmelserna om maximitaxor upphävs i enlighet med trafikpolitiska delegationens förslag. Enligt *SJ* är emellertid en förutsättning för förslagets genomförande att en motsvarande taxefrihet för järnvägarna samtidigt införs i första hand när det gäller godstrafik. De motiv som framförts för taxefrihet på bilsidan gäller i lika hög grad transporter på järnväg.

Förslaget att fastställande av taxa för taxitrafiken inte skall ske på det sätt som anges i 25 § AOST tillstyrks av flertalet remissinstanser.

Om det förenklade förfarandet införs anser dock *kommerskollegium* angeläget att organisationer som representerar konsumentintressena regelmässigt ges tillfälle att framföra sina synpunkter på taxorna. *Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare* anser det värdefullt om länsstyrelserna vänder sig till åtminstone några kommuner inom länen, eftersom droskbilströrelsen och dess taxesättning påverkar kommunens kostnader t. ex. för skolskjutsar. *Svenska kommunförbundet* anför att trafikpolitiska delegationens förslag knappast innebär någon påtaglig förbättring i förhållande till nuvarande system för fastställande av taxa för taxitrafiken. Sedan statens biltrafiknämnd upphörde år 1967 saknas ett statligt centralt organ som bevakar denna fråga. Transportnämnden åligger det endast att fastställa allmänna grunder för uppställning av taxor. Eftersom samtliga länsstyrelser i praktiken fastställer samma taxa anser förbundet att fastställelsefunktionen bör överföras till en central statlig myndighet. Härigenom bör även den samhälleliga kontrollen över prissättningen av taxis tjänster kunna förbättras. Kommunerna bör genom Svenska kommunförbundet beredas tillfälle att yttra sig innan taxan fastställs. Skälet härför är i första hand det allmänna ansvar kommunerna har på kommunikationernas områden men även det förhållandet att många kommuner har avtal med taxi rörande skolskjutsar, färdtjänst för handikappade och kompletteringstrafik i glesbygd. Dessa avtal är ofta baserade på taxis reguljära taxa. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* anser att ansvaret för fastställande av taxa bör kunna läggas på transportnämnden. Att fördelar kan vinnas om ett centralt organ fastställer taxorna anser också *Sveriges trafikbilägares riksorganisation*.



## 8. Departementschefen

Som jag inledningsvis nämnt är målet för den statliga trafikpolitiken att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning i former som medger företagsmässig effektivitet och transportmedlens sunda utveckling. I denna målsättning ligger att skapa betingelser för en samhällsekonomiskt riktig utveckling av transportsektorn. Det förutsätter att de företag — statliga och enskilda — som arbetar på transportmarknaden skall kunna driva sin verksamhet på ett sätt som säkrar att transporterna fördelas på trafikgrenar och trafikföretag med hänsyn till deras verkliga kostnads- och kvalitetsförutsättningar. Det innebär vidare, att transportföretagen inom en trafikgren inte onödigtvis skall hindras eller hämmas genom regleringar, som innebär en diskriminering i förhållande till andra transportföretag inom samma eller annan trafikgren. I detta ligger att trafikpolitiken skall ge trafikföretagen möjligheter att arbeta under såvitt möjligt likvärdiga betingelser. Allmänt gäller att trafikpolitiken skall bedrivas med beaktande av samhällsplaneringen i stort. Stor hänsyn skall tas till de krav som trafiksäkerheten ställer.

Som ett led i strävandena att skapa mera likvärdiga betingelser för dem som arbetar på transportmarknaden har i anslutning till det s. k. trafikpolitiska reformprogrammet en successiv avveckling skett av olika slags restriktioner och regleringar inom såväl järnvägstrafiken som den yrkesmässiga lastbilstrafiken. I fråga om den sistnämnda har sålunda behovsprövningen i huvudsak avvecklats och transportplikten slopats. Bestämmelserna om fastställande av maximitaxa gäller ännu, men i betydande utsträckning är prisbildningen fri. Som förutsattes vid antagandet av de trafikpolitiska riktlinjerna skall lämplighetsprövningen finnas kvar med hänsyn till trafiksäkerheten och till transportkundernas och de anställdas intressen. — För yrkesmässig personbefordran gäller regler om såväl behovs- och lämplighetsprövning som transportplikt. Någon ändring härvidlag förutsätts inte heller enligt de trafikpolitiska riktlinjerna.

Av kravet på likvärdiga verksamhetsbetingelser följer självfallet att i fråga om landsvägstrafiken de olika transportföretagen skall arbeta under samma förutsättningar i fråga om arbets- och vilotid, belastning av fordonen m. m. Överträdelse av bestämmelserna har alltså även trafikpolitisk betydelse. Bestämmelser om axeltryck, boggitryck och bruttovikt har eljest tillkommit för att undvika en från vägteknisk och vägökonomisk synpunkt oacceptabel belastning på vägar och broar. Överträdelse av dessa bestämmelser får således även samhällsekonomiskt negativa effekter.

Som jag nyss framhöll ingår hänsyn till trafiksäkerheten som en viktig del av trafikpolitiken. Att bestämmelserna om arbets- och vilotid samt

belastnings- och hastighetsbestämmelserna har stor betydelse även från trafiksäkerhetssynpunkt är uppenbart.

Det bör här slutligen understrykas vikten från trafikpolitisk synpunkt av att utvecklingen inom vägtrafiken successivt går i riktning mot ökad företagsmässig effektivitet och en rationellare branschstruktur.

Det är utifrån de angivna synpunkterna som jag i anslutning till en redovisning av yrkestrafikutredningens betänkande vill ta upp till behandling vissa frågor avseende utvecklingen inom vägtrafiksektorn.

### Överträdelse av vissa vägtrafikbestämmelser

Såsom framgår av det anförda har överträdelser av olika vägtrafikbestämmelser negativa effekter både genom att de innebär åsidosättande av väsentliga trafiksäkerhetsintressen och genom att de verkar i riktning mot en svävning av utvecklingen på transportmarknaden.

Lastbilsföretag kan göra trafikekonomiska vinster genom att bryta mot föreskrifterna i VTF om arbets- och vilotid, om fordons belastning och om färdhastighet. Överträdelserna kan ha sin grund i olika förhållanden. De kan sammanhänga med en allmänt vårdslös inställning hos företagarna eller de anställda. De kan också betingas av att ifrågavarande företag etablerats under orealistiska ekonomiska förutsättningar, att deras ekonomiska grundval är svag och att de under sådana förhållanden frestas att genom ett olagligt beteende uppnå konkurrensmässiga fördelar.

Utredningen har påtalat de allvarliga följderna i trafiksäkerhetskänslighet av att angivna bestämmelser överträds. Särskilt har utredningen därvid uppehållit sig vid de risker som sammanhänga med överskridande av belastningsbestämmelserna. För min del vill jag också understryka att det här är fråga om bestämmelser som är väsentliga för trafiksäkerheten. Till detta kommer bl. a. att föreskrifterna om arbets- och vilotid har en väsentlig arbetssocial betydelse.

Vikten från vägekonomisk synpunkt av att föreskrifterna om högsta tillåtna axel- och boggitryck samt bruttovikt efterlevs har jag redan betonat. Jag vill därutöver framhålla att den successiva höjningen av det tillåtna axel- och boggitrycket och av bruttoviktarna inneburit att utrymmet för även momentana ytterligare påfrestningar begränsats främst i fråga om det äldre brobeståndet. Behovet av att hindra överlast har därmed blivit ännu mera markerat.

Utredningen framhåller önskvärdheten av att de åtgärder som vidtas för att begränsa överträdelsernas omfattning riktar sig mot både yrkesmässig och icke yrkesmässig trafik. Detta har också betonats av åtskilliga remissinstanser. Själv finner jag en sådan utgångspunkt naturlig. Detta får emellertid inte innebära att man i särskilda fall avstår från en

rimlig åtgärd till skydd för väsentliga samhällsintressen endast därför att åtgärden inte täcker hela området.

I fråga om antalet överträdelse har utredningen lagt fram ett material, som jag tidigare redovisat mera i detalj. Utredningen drar därav slutsatsen att överträdelserna av bestämmelserna om arbets- och vilotid och av belastningsbestämmelserna fått en besvärande omfattning. Denna uppfattning delas av flera remissinstanser, bland dem rikspolisstyrelsen. Andra remissinstanser varnar för alltför långtgående slutsatser.

De av rikspolisstyrelsen tillhandahållna uppgifterna om rapporterade förseelser mot belastningsbestämmelserna ger en bild av den omfattning som överträdelserna har. Som styrelsen påpekat får variationerna mellan olika år ses mot bakgrund av trafikövervakningens inriktning. Jag finner för min del klart stöd för slutsatsen att antalet överträdelse ligger på en nivå som inte kan accepteras från vare sig trafikpolitiska eller trafiksäkerhetsmässiga synpunkter. Även i fråga om bestämmelserna om arbets- och vilotid finns det enligt min mening stöd för utredningens slutsats.

När det härefter gäller frågan om vilka åtgärder som bör vidtas för att komma till rätta med problemen vill jag först uppehålla mig vid bestämmelserna om arbets- och vilotid, vilka gäller förvärvsmässig trafik med motordrivna fordon oavsett om den är yrkesmässig eller inte.

Hjälpmedlen för myndigheterna vid kontrollen av att ifrågakvarande bestämmelser efterlevs är främst de anteckningar som förs av arbetsgivarna, förarnas arbetstidsböcker och färdskrivaruppteckningarna. Utredningen anser att den bristande respekten för bestämmelserna bör motverkas genom en intensifierad övervakning med användning av redan befintliga kontrollmedel i erforderlig omfattning.

Om vikten av kontroll råder inte delade meningar. Jag anser det dock inte möjligt att med rimliga arbetsinsatser öka kontrollen, om man måste hålla sig till de hittills använda metoderna. Härför är kontrollunderlaget i form av arbetstidsböcker, färdskrivarkort etc. alltför omfattande och svårt att hantera. Den moderna datatekniken med optisk läsning av skriftligt underlag synes emellertid ge möjligheter att på ett rationellt sätt intensifiera övervakningen. Jag avser därför att föreslå Kungl. Maj:t en särskild undersökning av förutsättningarna och formerna för en ADB-baserad kontroll av det skriftliga underlaget.

Vid överträdelse av bestämmelserna om arbets- och vilotid utgör straffet dagsböter för föraren. Även arbetsgivaren straffas, om han ej visar att han iakttagit vad som ankommit på honom för att förekomma förseelsen. Utredningen anser att en skärpning av dessa bestämmelser genom införandet av ett strikt ansvar för arbetsgivaren inte bör komma i fråga. Några remissorgan delar utredningens uppfattning. Från

andra håll framför man den motsatta åsikten. I något fall åberopas därvid det förhållandet att fordonsföraren som anställd har en underordnad ställning och att en utvidgning av ansvaret därför kan vara motiverad.

Jag har den uppfattningen att ett strikt straffansvar endast i undantagsfall kan godtas i fråga om annat än ordningsföreseelser. Det kan emellertid konstateras att kraven på arbetsgivaren i gällande bestämmelser är så utformade att han inte alltid kan ställas till ansvar, även om han exempelvis i fråga om arbetets planering inte tillräckligt beaktat riskerna för att föraren kan tvingas bryta mot bestämmelserna om arbets- och vilotid. Ifrågavarande bestämmelser är av sådan betydelse att man måste ställa stora krav på arbetsgivaren, när det gäller att undanröja risker för överträdelser. Ansvarsbestämmelserna för arbetsgivaren bör därför utformas så att han döms, om han inte visar att förseelsen berott på omständigheter som han inte kunnat råda över. Jag avser att senare föreslå Kungl. Maj:t ändring i VTF i detta avseende.

Vid överträdelse av bestämmelserna om högsta tillåtna axeltryck, boggitryck, bruttovikt eller maximilast straffas fordonsägaren med dagsböter, om han inte visar att han iakttagit vad som ankommit på honom för att förekomma förseelsen. Även föraren straffas om han kände till eller bort känna till hindret för fordonets brukande. Genom en hänvisning till brottsbalkens bestämmelser om medverkan kan även den straffas som främjat gärningen genom råd eller dåd.

Även i fråga om belastningsbestämmelserna avvisar utredningen införandet av ett strikt ansvar och remissinstanserna framför i denna del i princip samma synpunkter som när det gäller överträdelser mot bestämmelserna om arbets- och vilotid. Jag finner även i detta fall att kraven på fordonsägaren kan skärpas utan att man för den skull behöver införa ett strikt ägaransvar. Detsamma gäller också i fråga om fordonsägares ansvar för överträdelse av förbud enligt 54 a § mot trafik med tyngre fordon i vissa fall. Vidare förordar jag att i 57 § 1 mom. uttryckligen anges att polisman får och i vissa fall skall förbjuda fortsatt färd med fordon, när högsta tillåtna bruttovikt överskridits, på samma sätt som nu gäller i fråga om överskridande av högsta tillåtna axeltryck, boggitryck eller maximilast. Jag avser att senare för Kungl. Maj:t lägga fram förslag till de ändringar som behövs i VTF.

Utredningen nämner även de bestämmelser som nyligen införts i Norge till motverkande av överbelastning av fordon men vill inte rekommendera motsvarande bestämmelser för svensk del. Det norska systemet innebär att en särskild avgift — överlastgebyr — tas ut av ägaren till motorfordon, som framförts med högre axel- eller boggitryck än som är tillåtet. Vid överträdelse bestäms den avgiftspliktiga

överlasten genom att man från den totala överlasten, sedan denna räknats ned till närmast hela hundratal kg, drar av för motorfordons framaxel 500 kg, för varje annan enkelaxel 1 000 kg och för boggi 1 500 kg. Härefter bestäms avgiften till

100 kr. per 100 kg av de första 2 000 kg

200 kr. per 100 kg av nästa 2 000 kg

300 kr. per 100 kg av nästa 2 000 kg

400 kr. per 100 kg av nästa 2 000 kg

500 kr. per 100 kg av överskjutande överbelastning.

Vid återfall inom en tolv månadersperiod höjs avgiften med 50 % varje gång. Avgiften fastställs av det norska vägdirektoratet.

Frågan om lämpligheten av en motsvarande avgift i Sverige tas upp i några remissyttranden. Göta hovrätt hyser vissa betänkligheter mot en sådan påföljd. Riksåklagaren däremot menar att införandet av ett avgiftssystem bör övervägas och Svenska transportarbetareförbundet uttalar att hinder inte bör möta att tillämpa ett motsvarande system i Sverige.

Av förarbetena till den norska lagstiftningen framgår att avgiftssystemet infördes, eftersom man inte kom till rätta med de omfattande överträdelserna av belastningsbestämmelserna genom de sanktioner — böter, indragning av körkort, förbud mot användning av fordonet — som tidigare stod till buds. Vid behandlingen av förslaget i stortinget framhöll samferdselskomiteen att överbelastningarna innebar både ett undandragande av avgift till staten och en snedvridning av konkurrensen i förhållande till lojala fordonsägare och till andra transportmedel.

Jag skall i det följande redogöra för mina i samråd med chefen för finansdepartementet gjorda bedömningar av frågan om införande även i Sverige av en särskild avgift vid överbelastning.

När det gäller att bedöma lämpligheten från principiell synpunkt av en sådan avgift vill jag först erinra om att ett fordons axel- och boggitryck — tillsammans med körsträckan — har en avgörande betydelse för dess kostnadsansvar och att utgående vägtrafikskatter fastställts med hänsyn till det kostnadsansvar som ryms inom de för fordonet tillåtna axel- och boggitrycken. Ett överskridande av belastningsbestämmelserna innebär därför i princip ett undandragande av skatt på samma sätt som vid exempelvis brukande av reservregistrerat fordon.

Jag vill vidare erinra om att vägtrafikskatterna har två olika funktioner, nämligen dels att täcka det allmännas kostnader för väg- och vägtrafikväsendet, dels att i fordonsägarens kostnadsbild föra in även de kostnader som det allmänna har för tillhandahållande av vägtjänster för ett fordon. Den sistnämnda aspekten är från trafikpolitisk synpunkt väsentlig.

Mot bakgrund av vägtrafikbeskattningens angivna funktioner kan man — som också konstaterades vid stortingsbehandling i Norge — fastslå att

överlasterna, förutom allvarliga risker från trafiksäkerhetssynpunkt, innebär dels ett undandragande av vägtrafikskatt, dels en snedvridning av verksamhetsbetingelserna för olika delar av transportmarknaden. Detta senare gäller inte bara förhållandet mellan olika transportföretag inom vägtrafiksektorn utan även förhållandet mellan landsvägs- och järnvägstransporter. Att vägtrafikskatt undandras synes i förevarande sammanhang inte inge de största betänkligheterna. Från statsfinansiell synpunkt torde i så fall större avseende böra fästas vid det förhållandet att vägnätet genom överlasterna utsätts för påfrestningar som det inte är dimensionerat för och därför slits ner fortare. För min del ser jag betydligt allvarligare på den trafikpolitiska snedvridning av konkurrensförhållandena som förekomsten av överlast leder till. Med hänsyn härtill har jag funnit vägande skäl tala för införandet av en särskild avgift. En sådan blir bl. a. ett stöd för de företagare som strävar efter att driva sin verksamhet i sunda former och med iakttagande av de bestämmelser som gäller för den tyngre trafiken.

Som utredningen påvisat kan fordonsägarna genom att överträda belastningsbestämmelserna uppnå betydande trafikekonomiska fördelar. Den nuvarande påföljden dagsböter är inte utformad så att den effektivt motverkar detta vinstmotiv utan syftar närmast till att skydda de intressen som vägtrafiklagstiftningen skall tillgodose, främst trafiksäkerhetsintresset. Därtill kommer att fordonsägarens straffansvar — när ett strikt ansvar inte tillämpas — är beroende av hans delaktighet. Denna aspekt saknar betydelse vid en trafikekonomisk bedömning av de vinster som uppkommer för fordonsägarna genom ifrågakvarande överträdelser. Värdet med en särskild avgift vid överlast ligger i att man — oberoende av frågan om straffansvar — kan neutralisera dessa vinster. Genom att det straffrättsliga sanktionssystemet verkar vid sidan av avgiftssystemet kan det inte med fog hävdas att det senare på något sätt legaliserar överlasterna.

Vid fastställandet av avgiftens storlek är det inte fråga om att utkräva ett kostnadsansvar och därigenom prissätta överträdelserna utan att motverka den från trafikpolitisk synpunkt oacceptabla överbelastningen. Med hänsyn härtill kan avgiften också bestämmas schablonmässigt.

När det gäller utformningen av avgiftssystemet torde de norska reglerna i stort vara lämpade som förebild. Jag har tidigare mera i detalj redovisat dessa regler och kan hänvisa till vad jag därvid anfört.

Utredningen har påpekat svårigheterna att närmare bestämma vikten av lasten på ett fordon. Jag anser att utredningen underskattat möjligheterna att utan vägning bedöma denna vikt. När det gäller last av styckegods är ofta vikten av de olika i lasten ingående delarna känd. I fråga om annan last finns i allmänhet viss kännedom om lastens volym. Från denna kan vikten med ledning av olika anvisningar bestäm-

mas inom vissa marginaler. Att sådana uppskattningar rymmer en viss osäkerhet är emellertid ett faktum som — på samma sätt som skett i Norge — bör beaktas vid utformningen av avgiftssystemet.

Genom de särskilda avdrag från överlasten, som görs innan avgiften bestäms, undviks att avgiftsbeläggning sker i fråga om överträdelser, som kan ha sin grund i svårigheter att exakt beräkna vikten av fordonets last. En användning av de i Norge beslutade grundavdragen ger en säkerhetsmarginal för de tyngsta fordonen som ligger i storleksordningen 15 %. I fråga om lättare fordon är marginalerna givetvis ännu större, eftersom avdragen är bestämda till vissa, i kilogram angivna värden oavsett fordonsstorlek.

Det kan göras gällande — och en sådan mening framfördes också av en majoritet inom samferdselskomiteen vid stortingsbehandlingen i Norge — att de angivna marginalerna är för vida. Genom att straffansvaret består oberoende av avgiften finns emellertid ett skydd för andra intressen, främst trafiksäkerhetsintresset, som ligger bakom belastningsbestämmelserna. Jag vill därför tills vidare förorda att man även för svensk del tillämpar grundavdrag av den storlek som finns i de norska bestämmelserna. När möjligheterna förbättrats att med större säkerhet fastställa fordonslasten redan vid lastningstillfället, kan det bli aktuellt att minska eller slopa grundavdragen. Jag skall senare återkomma med mina överväganden i fråga om åtgärder för att påskynda utvecklingen av apparatur för vägning av fordonslast.

Om avgiften som i det norska systemet knyts till överskridande enbart av axel- och boggitryck, når man inte ett rättvist resultat med hänsyn till de svenska bruttoviktsbestämmelserna, eftersom dessa inte beaktas vid angivande i besiktningsinstrument av högsta axel- eller boggitryck för visst fordon. Jag vill därför förorda den utformningen att avgiften bestäms med hänsyn till såväl axel- och boggitrycks- som bruttoviktsbegränsningarna.

I avvaktan på den allmänna översyn av lagstiftningen om vägtrafikbeskattningen som avses ske på grundval av bilskatteutredningens slutbetänkande bör bestämmelserna om den särskilda avgiften, lämpligen kallad automobilskattetillägg, tas in i en särskild förordning. I förordningen (1922: 260) om automobilskatt (ASF) kan då hänvisas till att särskilda bestämmelser finns om sådant tillägg.

Med utgångspunkt i de angivna övervägandena har inom kommunikationsdepartementet och finansdepartementet gemensamt utarbetats förslag till förordning om ändring i ASF och till förordning om automobilskattetillägg, vilka anmäls av chefen för finansdepartementet.

I fråga om vissa stadganden i förslaget till förordning om automobilskattetillägg vill jag anföra följande.

1 §. Övre gräns för axeltryck, boggitryck eller bruttovikt kan bero på fordonets konstruktion eller vägens beskaffenhet eller dessa båda fak-

torer i förening. Maximala axeltryck eller boggitryck anges i besiktningssinstrumentet för lastbilar, bussar och släpvagnar och bestäms med hänsyn till fordonets maximilast och totalvikt. I fråga om personbilar torde överskridanden sakna intresse i förevarande sammanhang. — Genom stadgandets utformning skall automobilskattetillägg tas ut även för fordon som inte är skattepliktiga, dvs. även för reservregistrerade eller oregistrerade fordon. Av praktiska skäl bör tillägg dock inte utgå i fråga om fordon, som är upptagna i militära fordonsregistret eller eljest används av försvaret, och inte heller i fråga om fordon som är fria från skatteplikt på grund av bestämmelsen i 2 § första stycket ASF. Dessa undantag framgår av 8 § andra stycket förordningen om automobilskattetillägg och hänvisningen i första stycket samma paragraf till 1 § tredje stycket och 2 § andra stycket ASF. — I och för sig borde författningen gälla även traktortåg. Eftersom totalvikt inte anges för traktorer och eftersom släpvagnar, som dras av traktorer i klass II enligt traktorskatteförordningen (1969: 297), inte är registrerade, skulle en sådan utvidgning kunna leda till svårigheter i tillämpningen. Jag förordar därför att traktorer och traktortåg, åtminstone t. v., inte skall falla under bestämmelserna om automobilskattetillägg. Skulle den fortsatta utvecklingen visa att ett sådant undantag har ogynnsamma verkningar, får ställningstagandet omprövas. — Begreppet väg är bestämt med ledning av 54 § 1 mom. VTF.

2 §. Ett exempel kan åskådliggöra hur beräkningen skall göras. För en treaxlig lastbil anges totalvikten till 23 ton. I besiktningssinstrumentet anges att av totalvikten skall 7 ton vila på framaxeln och 16 ton på boggin. Fordonet används vid färd på väg, som är upplåten för 10/16 tons axel/boggitryck, med en bruttovikt om 28 270 kg, vilket innebär att maximilasten överskridits med 35—40 %. Av bruttovikten vilar 8 290 kg på framaxeln och 19 980 kg på boggin. Överlasten på framaxeln är 8 290—7 000 = 1 290 kg. Detta avrundas till 1 200 kg, varifrån dras av 500 kg. Skattepliktig överlast blir då 700 kg och automobilskattetillägget för framaxeln 700 kr. Överlasten på boggin är 19 980—16 000 = 3 980 kg. Detta avrundas till 3 900 kg varifrån avdras 1 500 kg. Skattepliktig överlast blir då 2 400 kg och automobilskattetillägget för boggin 2 800 kr. Totala tillägget blir 3 500 kr.

3 §. Tillämpningen av denna bestämmelse kan belysas genom att nyssnämnda exempel kompletteras genom begränsningen att högsta tillåtna bruttovikten på grund av axelavstånden är endast 21 250 kg. Överlasten blir då 28 270—21 250 = 7 020 kg. Detta fördelas med en fjärdedel på framaxeln och tre fjärdedelar på boggin, vilket ger 1 755 kg resp. 5 265 kg. Efter avrundning nedåt och avdrag med 500 kg resp. 1 500 kg blir skattepliktig överlast 1 200 kg resp. 3 700 kg och automobilskattetilläggen 1 200 kr. resp. 5 400 kr. eller totalt 6 600 kr. På grund av bestämmelsen i 5 § skall sistnämnda belopp tas ut.



4 §. Automobilsfattetillägg för fordonståg beräknas i princip på samma sätt som för ett enskilt fordon. Överskridanden av bruttoviktsbestämmelserna torde i allmänhet gälla den för tåget tillåtna bruttovikten. Överskrids enbart ett enskilt fordons bruttovikt blir 3 § andra stycket tillämpligt. Om såväl fordonstågets som ett eller flera enskilda fordons tillåtna bruttovikt överskrids, beräknas automobilsfattetillägget med utgångspunkt i det överskridande som leder till det högsta sammanlagda tillägget. Som exempel kan tas ett fordonståg med tvåaxlig bil och tvåaxlig släpvagn, där tågets bruttovikt överskridits med sju ton, bilens med fem ton och släpvagnens med ett ton. Automobilsfattetillägget uppgår till 3 500 kr., om det beräknas med hänsyn till tågets bruttovikt, och till 3 700 kr., om det beräknas med hänsyn till de enskilda fordonens bruttovikter. Beräkningen skall alltså ske med sistnämnda utgångspunkt.

5 §. Beräkningen av automobilsfattetillägg kan ge olika resultat för olika delar av en och samma färd beroende på att färden skett på vägar med olika bärighet eller att viss omlastning förtagits. — Tolkningsav begreppet färd torde i allmänhet inte bereda svårigheter. Ett upphåll i resan, t. ex. för nattvila, utan att lasten eller en väsentlig del därav byts, kan inte betyda att en ny färd påbörjas efter upphållet. Om lasten helt eller till stor del byts, bör emellertid ny färd anses ha påbörjats, även om sådant byte sker flera gånger under en dag. — Jag anser det naturligt att bestämmelsen om förhöjd avgift vid återfall knyts till ägaren och inte, som i Norge, till fordonet. För uppföljningen krävs att uppgift om påfört automobilsfattetillägg tas in i bilregister på samma sätt som uppgift om automobilsfatt. Jag förordar också att, i motsats till de norska bestämmelserna, höjningen av avgiften vid återfall alltid skall utgå med 50 %.

6 §. I fråga om förbud mot fortsatt färd får jag hänvisa till 57 § 1 mom. VTF.

7 §. I regel torde bil och tillkopplad släpvagn ha samma ägare. Om de i ett fordonståg ingående fordonen har olika ägare, synes ägaren av bilen böra svara för automobilsfattetillägget, eftersom denne har den direkta bestämmanderätten i frågan om en transport skall utföras.

8 §. Automobilsfattetillägg kommer normalt att påföras av den länsstyrelse som har att påföra automobilsfatt. Någon ändring med hänsyn till förordningen (1971: 1220) om ändring i förordningen (1922: 260) om automobilsfatt torde inte erfordras. — Andra stycket torde främst få tillämpning beträffande utlandsregistrerade fordon. För indrivning av automobilsfattetillägg i fråga om fordon, som är registrerade i Danmark, Finland, Island eller Norge, torde kunna tillämpas avtal mellan de nordiska länderna om handräckning i skatteärenden. Chefen för finansdepartementet avser att ta upp denna fråga med de nu nämnda länderna. Skulle denna lösning inte visa sig möjlig, avser jag att åter-

komma med förslag som säkrar tillämpningen av systemet med automobils kattetillägg beträffande utlandsregistrerade fordon.

Med hänsyn till vikten av att systemet med automobils kattetillägg får effekt även beträffande utländska fordon — jag tänker då främst på fordon som är registrerade i övriga nordiska länder — bör förordningen om ändring i ASF och förordningen om automobils kattetillägg träda i kraft först sedan denna fråga lösts. Kungl. Maj:t bör därför bemyndigas att bestämma om ikraftträdandet.

Det förordade avgiftssystemet har, som framgår av vad jag tidigare anfört, en trafikpolitisk grund och är uppbyggt med utgångspunkt i trafikpolitiska överväganden. Jag vill emellertid understryka att avgiftssystemet utgör ett även från trafiksäkerhetssynpunkt mycket viktigt komplement till straffsanktionssystemet med hänsyn till de betydande trafiksäkerhetsrisker som överlasterna för med sig. Jag fäster därför stor vikt vid de positiva effekter som systemet med automobils kattetillägg kommer att få i trafiksäkerhetshänseende.

Som jag nyss nämnde tar utredningen upp svårigheterna att utan vägning närmare bestämma vikten av ett fordon's last. I de flesta fall kan sådan vägning inte ske på lastningsplatsen utan betydande kostnader. Svårigheterna bör enligt utredningens mening undanröjas genom att fordonen förses med s. k. lastindikator, dvs. en i fordonet inbyggd anordning som med vissa mindre marginaler visar hur mycket lasten väger och hur den påverkar axel- och boggitycket. Utredningen konstaterar dock att sådana anordningar inte finns i dag men att ett visst utvecklingsarbete inletts.

Behovet och nyttan av lastindikatorer understryks av en rad remissinstanser.

Såsom framgår av mina överväganden rörande utformningen av reglerna om automobils kattetillägg är jag medveten om svårigheterna att närmare bestämma lastvikten utan vägning, även om jag anser att utredningen betydligt överdrivit dessa svårigheter. Transportföretagens problem är av ekonomisk art och torde närmast ligga i att fordonsägaren, om han alltid vill säkra sig mot överlast, måste räkna med säkerhetsmarginaler, som fördyrar transporterna. Problemet är av stor trafikekonomisk betydelse. En lösning som ger bättre möjligheter att från fall till fall bestämma lastens verkliga vikt och dess fördelning på olika axlar skulle sannolikt också bidra till en bättre efterlevnad av belastningsbestämmelserna och dessutom ge möjligheter att sänka eller kanske slopa grundavdragen i fråga om beräkning av skattepliktig överlast.

Övervägandena avseende metoder för bestämning av lastens vikt får emellertid inte begränsas till möjligheten att tillverka i fordonen inbyggda lastindikatorer med viss måtnoggrannhet. Tvärtom bör frågan vara vilka olika metoder som finns att fastställa lastvikten och vilken mät-

noggrannhet dessa olika metoder ger. Särskilt betydelsefullt förefaller det vara att ingående överväga, vilken mätnoggrannhet som kan anses nödvändig för att en indikator av något slag skall kunna godtas som hjälpmedel att bedöma lastvikten. Risker är annars att man i sin strävan att nå en optimal lösning förbiser möjligheterna till betydelsefulla förbättringar. Enkla, billiga indikatorer, lätta att montera in i äldre fordon kan vara bättre än ingenting. Fordonsvågar av skilda slag är inte otänkbara att bruka på lastningsplatser med någorlunda stor lastfrekvens och härvid är bärbara vågar naturligtvis av största intresse. Även viktbedömning med ledning av volymbestämning är en alltjämt i vissa sammanhang fullt acceptabel metod.

Beträffande fordonsmonterade lastindikatorer bör observeras, att olika konstruktioner kan bli tillämpliga för olika fordonstyper. Strävan bör alltså inte vara att skapa ett generellt användbart instrument, utan möjlighet till varierande lösningar för olika fordonstyper bör föreligga. Även i övrigt måste man beakta att problemställningarna är delvis olika i fråga om å ena sidan det redan befintliga fordonsbeståndet och å andra sidan fordon, som kan förses med vägningsutrustning redan vid tillverkningen. När det gäller de sistnämnda fordonen kan fordons-tillverkarna ha de största möjligheterna att utveckla lämplig utrustning.

Jag avser att föreslå Kungl. Maj:t att statens vägverk får i uppdrag att undersöka de olika möjligheter som finns och avge förslag till lämpliga åtgärder för att påskynda utvecklingen.

Som utredningen påpekat kan fordonsägarna uppnå trafikekonomiska vinster genom överskridande av högsta tillåtna färdhastighet. Ansvar för sådant överskridande drabbar endast fordonets förare. Utredningen avvisar efter olika överväganden införandet av ett medverkansansvar för fordonsägare eller transportköpare.

Även i denna fråga har vid remissbehandlingen framförts olika meningar. Några remissinstanser delar utredningens uppfattning, medan andra anser att en viss utvidgning av ansvaret kan eller bör ske.

Möjligheterna för fordonsägaren att hindra hastighetsöverskridanden är enligt min mening generellt sett begränsade. Jag kan därför inte förorda att man ställer lika stora krav på ägaren när det gäller hastighetsbestämmelserna som i fråga om bestämmelserna om arbets- och vilotid samt belastning av fordon. Fall kan visserligen förekomma, där fordonsägaren genom bristande planering eller eljest har viss skuld till att ett överskridande skett. De bevisvärigheter som föreligger i dessa fall skulle emellertid enligt min bedömning göra att ett medverkansansvar i praktiken knappast kunde utkrävas. Med hänsyn till det anförda ansluter jag mig till utredningens bedömning. Jag vill också erinra om att problemen med hastighetsöverskridanden inte är isolerade till lastbilssektorn.

Av vissa uttalanden i förarbetena till VTF anser utredningen framgå, att återkallelse av trafikstillstånd kan ske med stöd av 19 § 1 mom. YTF på grund av förseelser mot VTF. Utredningen konstaterar emellertid också, att det i nämnda stadgande talas endast om överträdelser av bestämmelserna i YTF medan föreskrifter om arbets- och vilotid, om fordons belastning och om färdhastighet är intagna i VTF. Genom förfrågningar hos länsstyrelserna har utredningen kommit fram till att återkallelser av trafikstillstånd i praktiken inte förekommer med stöd av 19 § 1 mom. YTF på grund av förseelser mot VTF eller YTF. Att så ej sker beror enligt utredningens bedömning i viss utsträckning på att den avdelning hos vederbörande länsstyrelse som handlägger frågor om yrkesmässig trafik inte får underrättelser om begångna förseelser.

Med hänsyn till att tillstånd till yrkesmässig trafik har karaktären av en efter viss prövning meddelad rättighet av offentlighetsrättslig karaktär anser utredningen, att återkallelse av tillståndet bör kunna ske, om trafiken bedrivs på ett sätt som inte motsvarar samhällets krav i skilda hänseenden. För att inte länsstyrelserna av formella skäl skall anse sig förhindrade att ingripa med sådan åtgärd föreslår utredningen en ändring i 19 § 1 mom. YTF, så att återkallelse skall kunna ske om det vid utövningen av trafiken förekommit svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna om förarens arbetstid och vilotid, fordons eller vägars belastning eller fordons hastighet. Utredningen lägger också fram förslag till ändring av 36 § YTF, så att domstols underrättelseskyldighet skall omfatta även ansvar för överträdelse av dessa bestämmelser. I sammanhanget framhåller utredningen att redan i polisrapporten måste anges om den rapporterade trafiken utövas med stöd av trafikstillstånd. Länsstyrelsernas interna rapporteringsrutiner bör också ändras så, att den enhet som handlägger trafikstillstånd underrättas om vad som förekommit.

Utredningens förslag tillstyrks av flertalet remissinstanser, även om några av dem ger uttryck för en viss tveksamhet med hänsyn till att återkallelse av tillstånd är en åtgärd som verkar endast i fråga om den yrkesmässiga trafiken. Med hänvisning till sistnämnda förhållande avstyrks utredningens förslag av ett par remissinstanser.

Jag har redan tidigare i princip anslutit mig till uppfattningen att åtgärder mot överträdelser av olika slag om möjligt bör rikta sig mot både yrkesmässig och icke yrkesmässig trafik. Jag vill emellertid erinra om den grundläggande skillnad mellan de båda trafikslagen som ligger i att yrkesmässig trafik förutsätter tillstånd och att tillståndsgivningen föregås av en prövning av sökandens lämplighet. I detta ligger givetvis också att tillstånd måste kunna återkallas, om den som erhållit tillstånd senare visar sig vara olämplig som utövare av yrkesmässig trafik. Överträdelser av VTF:s bestämmelser om arbets- och vilotid, fordons eller

vägars belastning eller fordons hastighet måste i många fall anses innebära att tillståndshavaren inte är lämplig som utövare av yrkesmässig trafik. Jag biträder alltså utredningens förslag till ändring i 19 § 1 mom. och 36 § YTF med vissa redaktionella jämkningar. I sammanhanget vill jag erinra om att det för återkallelse i och för sig inte krävs att tillståndshavaren själv döms för överträdelse av bestämmelserna i YTF eller VTF. Förekommer upprepade överträdelser kan detta, oavsett om tillståndshavaren eller företrädare för denne fälls till ansvar, vara ett klart tecken på att tillståndshavaren i fråga om ledningen eller planläggningen av trafiken inte fyller de krav som man måste ställa.

När det gäller frågan om hur den länsstyrelseavdelning som handlägger ärenden om yrkesmässig trafik skall få underrättelse om inträffade förseelser, anser jag att rapporteringsrutinerna bör kunna förbättras utan särskilda föreskrifter härom.

Enligt 33 § 4 mom. tredje stycket YTF äger föreskrifterna i bl. a. 19 § 1 mom. motsvarande tillämpning i fråga om transportförmedling. Överträdelser av de nu aktuella bestämmelserna i VTF torde i allmänhet inte ske vid utövning av transportförmedling och alltså heller inte i sig utgöra grund för återkallelse av tillstånd till sådan verksamhet. Om transportförmedlingsföretag medverkar till att sådana överträdelser sker, bör beslut om återkallelse kunna grundas på att företaget åsidosatt sina skyldigheter såvitt angår verksamhetens anordnande eller handhavande.

Den omständigheten att vissa, i VTF förbjudna förfaranden uttryckligen nämns i 19 § 1 mom. YTF betyder inte att andra slag av överträdelser mot VTF:s bestämmelser saknar betydelse vid tillämpningen av 19 § 1 mom. YTF. Fortfarande kan och bör återkallelse ske om tillståndshavaren åsidosatt sina skyldigheter såvitt angår verksamhetens anordnande eller handhavande, t. ex. genom att inte iaktta bestämmelserna i VTF om fordons utrustning och beskaflenhet.

### **Yrkesmässig godsbefordran**

Yrkesmässig beställningstrafik för godsbefordran, dvs. åkerirörelse, får bedrivas endast efter länsstyrelses tillstånd. Tillståndsgivningen föregås av en prövning av sökandens lämplighet. Den behovsprövning som finns kvar i fråga om trafik med tyngre fordon saknar som jag nämnt numera i stor utsträckning praktisk betydelse. Uppmjukningen av behovsprövningen har ingått som ett led i genomförandet av den statliga trafikpolitiken.

Utredningen redovisar i betänkandet (s. 52—59) ett underlag för bedömning av företagsstrukturen inom den yrkesmässiga lastbilsnäringsn. Jag har tidigare redovisat delar av detta

material och skall här begränsa mig till en sammanfattning av utredningens slutsatser.

Utredningen konstaterar att den yrkesmässiga lastbilstrafiken etablerats och vuxit fram under inflytande av äldre tankegångar, som byggde på att man regleringsvägen kunde få en samhällsekonomiskt riktig transportapparat. Det trafikpolitiska reformarbetet har enligt utredningen inte för den yrkesmässiga lastbilstrafiken inneburit en omställning till ett nytt synsätt med andra metoder att angripa problemen än tidigare. Av underlaget drar utredningen slutsatsen att fördelningen mellan mindre och större åkerier inte förändrats i någon större utsträckning och att näringen expanderat främst genom nyetablering. Utredningen anser dock att verkningarna av denna företagssplittring dämpas genom att de mindre företagen i stor utsträckning är medlemmar i någon lastbilscentral. Utredningen konstaterar att huvuddelen av transportförsäljningen sker genom lastbilscentralerna och större enskilda åkerier och att en väsentlig del av fjärrtrafiken med lastbil ombesörjs av transportförmedlingsföretag. Utredningen påpekar emellertid också att lönsamheten och sysselsättningsgraden inom åkeribranschen bedöms som otillfredsställande av branschens företrädare.

Utredningen drar av sina undersökningar slutsatsen att nyetablering inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken i betydande utsträckning skett utan föregående planering. Följden har blivit en ogynnsam sammanställning av fordonsparken och en snedvridning av förutsättningarna för branschens utveckling. Verksamheten bör anför utredningen bedrivas i större, fast organiserade företag eller sammanslutningar, som konkurrerar med varandra genom effektivitet och planering och inte genom en prissättning som i många fall sker utan hänsyn till gällande trafikföreskrifter och kravet på rimlig ersättning för eget arbete. Utredningens resonemang utmynnar i att aktiebolaget är den företagsform som i princip är den lämpligaste. Utredningen finner sig inte kunna föreslå tvångsåtgärder för att få fram en omstrukturering, eftersom sådana förutsätter en restriktiv behovsprövning, som är oförenlig med den trafikpolitiska grundsynen. Utredningen framhåller emellertid, att gods- trafikutövarna allvarligt bör överväga fördelarna med trafikutövande aktiebolag eller medlemskap i helcentraliserade lastbilscentraler. Den utveckling som inletts genom tillskapandet av sådana centraler är enligt utredningen en lämplig utgångspunkt för en vidare omstrukturering. Utredningen anser att länsstyrelserna bör stödja denna utveckling. I anslutning härtill föreslår utredningen att lastbilscentral skall ges rätt att driva yrkesmässig trafik med anlitan av tillståndshavare.

Utredningens bedömning av utvecklingen kritiserar av Svenska åkeriförbundet, som anser att en betydande rationalisering av verksamheten skett. En bedömning av utredningens faktaunderlag med hänsyn till fördelningen av lastbilsbeståndet på åkerier av olika storlek visar enligt

förbundets mening att utvecklingen gått mot en koncentration av verksamheten till större företag. Förbundet redovisar också olika åtgärder som vidtagits eller kommer att vidtas för att främja anslutningen till lastbilscentraler. Även i andra remissyttranden ges uttryck för uppfattningen att betydande rationaliseringar genomförts.

Åtskilliga remissinstanser anser att större enheter ger bättre möjligheter till rationaliseringsvinster och att ändring av företagsstrukturen bör eftersträvas. Från arbetstagarhåll understryker man att en omstrukturering är nödvändig för att skapa större anställningstrygghet för dem som arbetar i branschen.

Flera remissinstanser anför att utvecklingen mot enbart större företagsenheter inte innebär fördelar, bl. a. med hänsyn till de risker för konkurrensbegränsning som företagskoncentration kan föra med sig. Man framhåller också att företag med olika struktur och storlek fyller viktiga funktioner beroende på den marknad som företagen arbetar på.

Det råder delade meningar bland remissinstanserna i vad mån och hur det allmänna skall ingripa för att påverka bransch- och företagsstrukturen inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Särskilt från arbetstagarhåll framhålls behovet av åtgärder för styrning av utvecklingen. Svenska transportarbetareförbundet uttalar att en effektiv lämplighetsprövning i fråga om sökandens ekonomiska förhållanden kan vara ett lämpligt medel. Detta anser även Svenska åkeriförbundet. Enligt SJ bör statsmakterna genom tillståndsgivningen kunna föra samman småföretagen till lastbilscentraler eller motsvarande organisationer. En rad andra remissorgan finner att en utveckling utan statliga ingripanden är att föredra. Bl. a. framhålls att lastbilsnäringen inte skall behandlas annorlunda än andra näringsgrenar, om det inte är påkallat av trafik-säkerhetsskäl.

Utredningens förslag om rätt för lastbilscentral att driva yrkesmässig trafik med anlitan av trafikutövare med tillstånd till sådan trafik har berörts endast av några remissinstanser. Ett par av dem tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran. Mot förslaget invänder SJ och Svenska åkeriförbundet att ett system, som i praktiken innebär dubbla tillstånd, kan leda till oklara ansvarsförhållanden och motverka de syften som man önskar uppnå.

I fråga om utvecklingen av den yrkesmässiga lastbilstrafiken kan väl konstateras att betydande rationaliseringar skett, bl. a. genom åkeriföretags samverkan inom ramen för helcentraliserade lastbilscentraler. Det finns emellertid enligt min mening grund för påståendet, att branschen i alltför stor utsträckning engagerar åkeriföretag, som saknar förutsättningar för en planmässig och ekonomiskt sund drift av verksamheten. Sysselsättningen och lönsamheten bedöms också av branschens företrädare som otillfredsställande. Arbetstagarnas företrädare ger uttryck för den otrygghet som de anställda upplever.

Även från trafiksäkerhetssynpunkt är det ett intresse att de som etablerar sig i branschen grundar sin verksamhet på en realistisk bedömning av de krav i bl. a. ekonomiskt hänseende som denna ställer och de möjligheter marknaden erbjuder. Ekonomiska påfrestningar kan nämligen förutsättas i särskild grad innebära frestelser att genom överträdelser av olika bestämmelser — vikt-, arbetstids- och hastighetsbestämmelser — kunna uppnå konkurrensfördelar. Att ekonomiskt sunda företag är en förutsättning för att ge de anställda tryggade och ordnade arbetsförhållanden är givet.

Uppfattningen att företagskoncentration ger möjligheter till rationaliseringsvinster, bl. a. genom effektivare planering och organisation, kan jag ansluta mig till. Man bör också kunna anta att större enheter ofta har en bättre ekonomisk stabilitet. Det torde därför finnas fog för åsikten att en omstrukturering mot större, fastare organiserade företag skulle kunna medföra att antalet överträdelser av vägtrafikbestämmelserna minskar och att trafiksäkerhetskraven tillgodoses bättre. Jag anser emellertid inte att dessa bedömningar har en så allmän giltighet, att man tvångsvis skall styra utvecklingen mot företagskoncentration. Enligt min bedömning finns det på transportmarknaden behov även av mindre företag och koncentrationen skulle därför — om den ges generell räckvidd — i viss utsträckning motverka konsumenternas intressen. Det är inte heller enbart företagets storlek som är avgörande för om det kan drivas efter ekonomiskt sunda principer. Även det mindre företaget kan ha en rationell planering och en god ekonomisk grund och erbjuda tillfredsställande anställningsförhållanden. Sammanfattningsvis vill jag uttala att man bör eftersträva företagsenheter, som är anpassade efter sina resp. marknader och som har en tillräcklig ekonomisk bärkraft.

Genom det anförda har jag antytt i vilka avseenden utvecklingen enligt min mening varit otillfredsställande. Etablering har i viss omfattning skett efter en alltför optimistisk bedömning av de insatser som krävs och de sysselsättningsmöjligheter som finns. Jag finner det angeläget att de tillståndsgivande myndigheterna ges möjlighet att rätta till dessa missförhållanden så att branschen saneras och de seriöst arbetande företagen inte utsätts för en osund konkurrens.

Länsstyrelsens prövning får givetvis inte innebära en faktisk återgång till behovsbedömning med nyetableringskontroll utan bör i stället anknytas till den lämplighetsprövning som enligt 12 § YTF föregår tillståndsgivningen och som enligt 18 § 1 mom. sker i samband med överlåtelse av tillstånd. Redan nu sker en viss kontroll av sökandens lämplighet i ekonomiskt avseende. Denna kontroll bör förstärkas genom att man som villkor för meddelande av tillstånd kräver att sökanden redovisar sina planer och bedömningar i fråga om verksamhetens inriktning, intäkter, kostnader etc. De undersökningar som gjorts under ärendets beredning inom departementet visar att förhållandena varierar så myc-



ket att några preciseringar i fråga om det egna kapitalets storlek inte är möjliga. Prövningen i detta avseende får inriktas på att hindra etablering, när det framstår som klart att förutsättningar saknas för en ekonomiskt sund verksamhet.

De anvisningar som behövs för den utbyggda lämplighetsprövningen torde få meddelas av Kungl. Maj:t. I anvisningarna bör anges bl. a. vilka olika komponenter som skall ingå i den redovisning som sökanden skall lämna. Redogörelsen bör, förutom personuppgifter, omfatta tre huvuddelar, nämligen verksamhetsbeskrivning, årsbudget och finansieringsplan. I verksamhetsbeskrivningen bör lämnas uppgift om bl. a. vilka typer av transporter som verksamheten skall inriktas på, hur transportförsäljningen skall ske och hur fordonet skall bemannas. I årsbudgeten skall olika intäkter och kostnader redovisas, uppdelade på olika delposter. Därvid bör sökandens egen arbetsinsats som förare värderas efter gällande avtal för anställda förare med tillägg för sociala kostnader. I finansieringsplanen skall anges bl. a. utgifter för anskaffning av fordon, betalningsvillkor, behövliga lån, ränte- och amorteringsvillkor och egna medel. Om summan av första årets amorteringar inte täcks av summan av värdeminskning och överskottet i rörelsen skall också anges hur underskottet avses bli finansierat.

Att planerna är tillfredsställande och kan utgöra en realistisk utgångspunkt för verksamheten bör granskas av — i första hand — företagareföreningen i länet eller av auktoriserad revisor. Det är givet att undantag från den ekonomiska lämplighetsprövningen måste kunna göras i vissa fall, t.ex. då det är uppenbart att sökanden väl fyller kraven på ekonomisk lämplighet.

Den granskning som sker genom företagareförening eller auktoriserad revisor bör gå ut på att planerna uppfyller de krav som anges i Kungl. Maj:ts anvisningar. Däremot bör granskningen i fråga om sökandens bedömning av sysselsättningsmöjligheterna eller av möjligheterna att erhålla i driftsplanen upptagna intäkter endast innebära en allmän rimlighetsbedömning, så att den inte kommer i konflikt med den trafikpolitiska synen på behovsprövningen.

Det bör föreskrivas att såväl sökandens redovisning av planerna för verksamheten och sina personliga förhållanden som utlåtandet från företagareförening eller auktoriserad revisor skall fogas vid ansökan om tillstånd. Den redovisning som lämnats bör vara sekretesskyddad. Chefen för justitiedepartementet kommer att senare anmäla frågan om behövliga ändringar i kungörelsen (1939: 7) med förordnanden på civilförvaltningens område jämlikt lagen den 28 maj 1937 (nr 249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar.

Genom den utbyggnad av lämplighetsprövningen som jag nu förordar bör man i betydande utsträckning kunna motverka etablering av företag som inte har möjligheter att driva rörelsen under godtagbara

former. Lika väsentligt är emellertid att man framtvingar en planering av den tilltänkta verksamheten och ger sökanden det underlag för drift på företagsekonomiskt sunda villkor som han i dag ofta saknar.

Från vissa synpunkter skulle det vara värdefullt att kunna följa hur verksamheten utvecklar sig och ingripa om förutsättningarna för en sund drift försämras påtagligt. Man inser emellertid lätt att en sådan uppföljning skulle leda till en orimligt stor administrativ apparat. Behovet torde inte heller vara påtagligt, eftersom de i 19 § YTF angivna omständigheterna, som kan leda till återkallelse av tillstånd till yrkesmässig trafik, ofta utgör tecken på att verksamheten inte är ekonomiskt sund.

Vad jag nu anfört gäller givetvis också lämpligheten att inleda en granskning av de företagsekonomiska förhållandena hos företag, som redan är etablerade, när den nya lagstiftningen träder i tillämpning.

Med utgångspunkt i det anförda har inom departementet utarbetats förslag till ändring i 12 § och 18 § 1 mom. YTF. Jag avser att senare anmäla frågan om de anvisningar för verksamheten som länsstyrelsen behöver. För närvarande torde det finnas behov av en så ingående lämplighetsprövning som jag nu redovisat endast i fråga om beställningstrafik för godsbefordran. De föreslagna författningsändringarna ger emellertid Kungl. Maj:t möjlighet att senare bygga ut lämplighetsprövningen även för andra slag av yrkesmässig trafik.

Jag har också övervägt lämpligheten att kräva utredning om hur sökanden avser att tillgodose servicebehoven beträffande fordonsparken. Sådana krav ställs i exempelvis Storbritannien. Jag har emellertid kommit fram till att ett sådant system inte bör genomföras bl. a. därför att det skulle leda till en från olika synpunkter olämplig bindning mellan ett åkeriföretag och visst verkstadsföretag. Behovet av bestämmelser i nu angivna avseende synes heller inte vara så framträdande med hänsyn till systemet med årlig kontrollbesiktning.

F. n. skall l o k a l o m r å d e n enligt 13 § YTF anges för innehavare av tillstånd till yrkesmässig beställningstrafik för godsbefordran. Trafikområde skall utgöras av län eller sammanhängande delar av ett eller flera län. Transportnämnden svarar för indelningen i lokalområden.

Utredningen anser att den nuvarande lokalområdesindelningen uppvisar vissa svagheter och att en smidigare anordning än en strikt anpassning till länsindelningen bör eftersträvas. Något förslag till ändring lägger utredningen dock inte fram utan hänvisar till att frågan kommer att beröras av trafikplaneringsutredningen.

Remissinstanserna delar i stort utredningens uppfattning.

Jag är medveten om att den nuvarande indelningen i lokalområden är bristfällig i vissa avseenden. Så länge tillståndsgivningen, trots den uppmjukning som skett, är formellt behovsprövad torde det emellertid

av principiella skäl inte vara möjligt att slopa indelningen. Transportnämnden bör dock redan inom ramen för nuvarande bestämmelser kunna tillgodose behovet av större och mera flexibla verksamhetsområden för åkerinäringen. Så kan ske genom att indelningen anpassas efter de naturliga upptagningsområdena för näringen inom olika regioner. Jag förutsätter att transportnämnden beaktar de behov som föreligger i angivna hänseenden.

Nuvarande kreditrestriktioner i fråga om avbetalningsköp gäller endast beträffande personbilar samt lastbilar och bussar med en totalvikt om högst 1 800 kg. Motorbranschens riksförbund rekommenderar emellertid sina medlemmar att även vid försäljning av lastbilar som inte faller under dessa restriktioner tillämpa vissa villkor för kontantinsatser och amorteringstider. Utredningen har dock inte kunnat bedöma i vilken omfattning rekommendationen följs.

Utredningen anser att incitamentet att upprätta en ordentlig kalkyl för användningen av fordonen försvagas, om några större krav på kontantinsats inte ställs vid förvärvet. Redan vid investeringstillfället bör enligt utredningen erforderligt kapital finnas tillgängligt antingen i form av egna medel eller medel, som anskaffats genom annan långivare än fordonssäljaren. Utredningen föreslår att kungörelsen med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar kompletteras med bestämmelser i fråga om lastbilar, tyngre än 1 800 kg, och släpfordon.

Utredningens förslag tillstyrks eller lämnas utan erinran av nästan alla remissinstanserna. Svenska transportarbetareförbundet anser att kraven bör skärpas och alternativa kreditformer undersökas. Från ett par håll riktas invändningen att utredningens förslag är för snävt.

Utredningens förslag bygger på samma grundtanke som jag tidigare fört fram i samband med övervägandena om utvidgad lämplighetskontroll beträffande dem som söker eller innehar tillstånd till yrkesmässig trafik. Regler om betalningsvillkor vid avbetalningsköp har den avsevärda svagheten att de begränsar endast kreditgivningen från säljarens sida. Å andra sidan får de giltighet även för den icke yrkesmässiga trafiken och kan därför, om de blir effektiva, vara ett komplement till lämplighetsprövningen. Som utredningen påpekat kan emellertid villkoren kringgåas bl. a. genom att fordonen överlåts genom långtidsuthyrning i stället för avbetalningsköp. Jag finner det inte meningsfullt att införa restriktioner i fråga om avbetalningshandeln så länge denna möjlighet att åsidosätta restriktionerna står öppen. Eftersom jag f. n. inte kan ange hur långtidsuthyrningen bör behandlas från nu angivna utgångspunkt, kan jag heller inte ansluta mig till utredningens förslag beträffande avbetalningshandeln.

I detta sammanhang vill jag redovisa mina överväganden om olika frågor som aktualiseras genom att långtidsuthyrning, s. k. leasing, kommit fram som en alternativ finansieringsform vid fordonsanskaffningen.

Inledningsvis vill jag erinra om att yrkesmässig uthyrning av bil (uthyrningsrörelse) får ske endast efter tillstånd av länsstyrelsen i det län där rörelsen skall bedrivas. Tillståndsgivningen föregås av lämplighetsprovning och — i fråga om tyngre fordon — av behovsprövning. Reglerna är utformade med hänsyn till de krav som man kan ställa i fråga om korttidsuthyrning, dvs. som regel uthyrning för någon eller några dagar. Den långtidsuthyrning som tagit allt större omfattning i fråga om personbilar och som nu också börjat beträffande lastfordon är emellertid av en helt annan karaktär och kan närmast ses som ett av olika skäl valt alternativ till förvärv med äganderätt. När det gäller personbilsuthyrningen har några mera påtagliga olägenheter inte uppkommit hittills, men tillståndet kan inte anses tillfredsställande. Man kan också befara att svårigheterna blir av en annan storleksordning i fråga om uthyrning av tunga lastfordon. Jag skall här beröra några av de problem som föreligger.

Bestämmelserna om uthyrningsrörelse får ses som en del av det regelkomplex som behandlar den yrkesmässiga trafiken och är i vissa avseenden direkt inriktade på att hindra ett kringgående av föreskrifterna om sådan trafik. Den omständigheten att särskilda krav uppställs beträffande förare av fordon i yrkesmässig trafik har haft betydelse för utformningen av bestämmelserna och av nuvarande praxis, som innebär en viss restriktivitet vid meddelande av tillstånd till uthyrningsrörelse i fråga om tyngre fordon. Det är alltså både trafikpolitiska och trafiksäkerhetsmässiga överväganden som ligger bakom bestämmelserna och tillämpningen av dessa.

När det gäller trafiksäkerhetsaspekten vill jag erinra om att den minskar i betydelse efter hand som den beslutade körkortsreformen genomförs, eftersom de strängare behörighetskraven i fråga om förarna kommer att gälla tyngre fordon oavsett om de används i yrkesmässig trafik eller ej.

Beträffande den trafikpolitiska aspekten vill jag påpeka, att förutsättningarna för tillståndsgivningen blir andra när frågan gäller, inte korttidsuthyrning, utan uthyrning på längre tid som ett alternativ till förvärv med äganderätt. Från vissa utgångspunkter kan det kanske vara mera rationellt att i sådana fall inrikta behovs- och lämplighetsprovningen på inhyrarens förhållanden i stället för på uthyrarens.

Reglerna om tillståndsgivning för uthyrningsrörelse utgår från att rörelsen bedrivs på viss ort och avser viss region, vars behov av rörelsen bedöms innan tillstånd lämnas. Långtidsuthyrning drivs ofta av tillverkare eller generalagent, vilka har hela landet som verksamhetsom-

råde. Man kan knappast finna någon länsstyrelse som har möjlighet att bedöma behovet av en sådan rörelse.

Det anförda torde visa att nuvarande bestämmelser i YTF om uthyrningsrörelse i vissa avseenden inte är lämpade att användas för långtidsuthyrning.

I en rad olika avseenden har ansvaret för fordonen knutits till fordonsägaren. Detta gäller ansvaret för trafikskada och skyldigheten att hålla trafikförsäkring och erlägga automobilskatt. Straff kan ådömas fordonsägaren för överträdelse av VTF:s bestämmelser om bl. a. fordons utrustning och beskaffenhet, om parkering o. d. och om fordons belastning. Ägaren kan också dömas om fordon brukas trots att det inte är registrerat eller att körförbud gäller. Dessa bestämmelser har utformats med hänsyn bl. a. till att ägaren genom sin dispositionsrätt till fordonet i allmänhet har de största möjligheterna att kontrollera användningen av detta och fullgörandet av olika skyldigheter som följer med innehavet. I fråga om långtidsuthyrda fordon är uthyraren att anse som ägare, medan den som hyr fordonet disponerar över det i de avseenden som nu är aktuella. Behovet av att kunna ställa brukaren av fordonet till ansvar har beaktats i vissa av de angivna fallen. Ansvaret för trafikskada åvilar således brukaren i stället för eller jämte ägaren på grund av särskilda föreskrifter i 6 och 7 §§ lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik. Genom hänvisning i 65 § 3 mom. VTF till dessa stadganden är brukaren i stället för ägaren ansvarig bl. a. om fordon används trots att det inte är i föreskrivet skick, att det inte är registrerat eller att körförbud gäller för det. Skyldigheten att hålla trafikförsäkring, erlägga automobilskatt, ombesörja registrering eller göra anmälan till bilregister gäller däremot inte brukaren. Den som förhyr fordon kan inte heller fällas till ansvar enbart som förhyrare exempelvis för att fordonet parkerats oriktigt eller framförts i strid mot belastningsbestämmelserna.

Även om ansvaret i vissa fall ligger på brukaren och även om ansvaret för brukaren utvidgas, kan tillämpningen leda till svårigheter, eftersom uthyraren och inte brukaren tas upp som ägare i bilregistret. Det är från flera synpunkter önskvärt att bilregistret i fråga om långtidsuthyrda fordon innehåller uppgifter även om den som hyrt fordonet.

Bestämmelserna om kreditrestriktioner kan, som jag tidigare påpekat, kringgås genom långtidsförhyring. Även om syftet med förhyringen inte varit att komma förbi dessa bestämmelser, innebär en sådan förvärvsform att man inte kan tillgodose de intressen som man velat skydda genom kreditrestriktioner.

Det bör emellertid också framhållas att systemet med långtidsuthyrning har fördelar. Det utgör för många företag en lämplig finansieringsform, som binder mindre kapital än förvärv med äganderätt och som medför en jämn fördelning av kapitalkostnaderna. Förhyraren kan

hålla en modern fordonspark med alla de fördelar som detta innebär. Genom serviceåtaganden från uthyrarens sida skapas vissa garantier för att fordonsparken hålls i ett från trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande skick.

Enligt min uppfattning bör man i princip acceptera långtidsuthyrning av motorfordon och släpvagnar som en i vissa avseenden rationell finansieringsform. Det är emellertid nödvändigt att de tidigare redovisade problemen, som hänger samman med leasing, blir belysta och undanröjda. I detta syfte avser jag att — efter samråd med chefen för justitiedepartementet och chefen för finansdepartementet — begära Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillkalla en sakkunnig för utredning av angivna problem.

Genom att uthyrningsrörelse inte får bedrivas utan tillstånd föreligger möjlighet att i avvaktan på resultaten av utredningen ge långtidsuthyrningen en rimlig omfattning och utöva en viss kontroll över de villkor som förknippas med sådan uthyrning. Att uthyrning av släpvagnar inte är beroende av tillstånd synes inte f. n. utgöra något problem, eftersom långtidsuthyrning av sådana fordon endast torde förekomma beträffande påhängsvagn i samband med förhyrning av dragfordon.

De svårigheter som hänger samman med att långtidsuthyrning av fordon ibland saknar regional anknytning kan temporärt lösas genom att länsstyrelse i vissa fall skall underställa Kungl. Maj:t frågans prövning. Förslag till ändring i 32 § 3 mom. YTF har utarbetats i enlighet med detta.

Att i avvaktan på resultatet av utredningen behålla de tidigare redovisade ansvarsbestämmelserna i VTF oförändrade, finner jag från trafiksäkerhetssynpunkt i och för sig betänkligt. Med hänsyn till att frågan är svårbedömd bör man dock inte nu göra större ändring än som är oundgängligen nödvändigt. Enligt min uppfattning är det i första hand i fråga om överträdelse av belastningsbestämmelserna som en ändring nu är påkallad. Trots att behovet av ändring främst gäller dem som brukar fordon på grund av kontrakt om långtidsuthyrning bör ansvarsbestämmelsen, för att man skall undvika en ytterligare komplicering av reglerna, utformas på motsvarande sätt som 65 § 3 mom. tredje stycket VTF. Samtidigt bör bestämmelserna i 70 § VTF om vem som skall bära ägares ansvar när ägaren är juridisk person eller motsvarande utvidgas till att avse även brukares ansvar.

Jag avser att föreslå Kungl. Maj:t sådan ändring i VTF som jag nu angivit.

I samband med mina överväganden rörande den yrkesmässiga lastbilstrafiken vill jag också ta upp frågan om behovet av åtgärder mot olaga yrkesmässig trafik. Det har i olika sammanhang framhållits att sådan trafik förekommer i icke obetydlig omfattning och

att den konkurrens som härigenom skapas verkar snedvridande på utvecklingen inom åkeribranschen. Det kan befaras att den olaga trafiken ökar i omfattning, om den av mig förordade skärpningen av lämplighetsprövningen i fråga om yrkesmässig trafik genomförs.

Enligt gällande bestämmelser straffas den med dagsböter som utan tillstånd driver bl. a. linje- eller beställningstrafik. Att skärpa denna straffbestämmelse anser jag inte påkallat. Däremot finner jag det otillfredsställande att den som för transportuppdrag använder en trafikutövare utan tillstånd inte skall kunna ställas till ansvar. Om trafikutövare bedrivit beställningstrafik för godsbefordran utan tillstånd eller med överskridande av den rätt som hans tillstånd ger, bör även den för vars räkning transporten skett dömas till dagsböter, om han känt till hindret för transportens utförande eller om han inte visar att han iakttagit vad som skäligen kan begäras för att undersöka om hinder förelåg för transporten. Något behov av motsvarande utvidgning i fråga om linjetrafik eller om beställningstrafik med buss eller personbil torde inte föreligga. I enlighet med det anförda har upprättats förslag till ny bestämmelse, 5 mom., i 34 § YTF.

Kraven på transportköparen får inte ställas för högt. Undersökningskyldighet bör anses ha förelagat endast om han haft anledning anta att transporten skulle utföras i yrkesmässig trafik. Kontrollen som transportköparen är skyldig utföra bör främst gälla om den som skall utföra transporten över huvud har tillstånd till godsbefordran i beställningstrafik. Detaljerna i tillståndet, t. ex. lokalområdet för trafiken och den medgivna lastkapaciteten, bör han däremot i allmänhet inte anses vara skyldig att undersöka. Transportköparens kontroll underlättas av att fordon, som används i yrkesmässig trafik, skall vara försett med särskilt beteckningsmärke.

### **Yrkesmässig trafik med personbil**

Beställningstrafik med personbil, dvs. taxitrafik, får bedrivas endast efter tillstånd av vederbörande trafiknämnd. Tillstånd ges i första hand till fysisk person och till juridisk person endast om särskilda skäl föreligger. Tillståndsgivningen föregås av en prövning, som omfattar både sökandens lämplighet och behovet av trafiken.

Trafiknämnd finns i varje kommun, eller om kommunen är uppdelad i flera polisdistrikt, i varje distrikt. Nämnden består av en ordförande, enligt huvudregeln polismästaren i distriktet, och två ledamöter, som väljs av kommunens fullmäktige.

Utredningen konstaterar att företagsstrukturen inom taxineringen kännetecknas av en långtgående företagssplittring. Av de ca 9 000 taxibilarna i landet ägs endast 400—500 av företag med

mer än en bil. Samarbete förekommer dock genom att särskilda beställningskontor med telefonpassning ordnats på nästan alla platser med mer än fem taxibilar. Orsakerna till företagssplittringen är flera. Utredningen erinrar om att tillstånd endast undantagsvis beviljas juridisk person. Vidare tillämpas enligt hävdvunna principer en turordning, som innebär att den till tjänsteåren äldste, lämplige föraren har företrädesrätt till ledigblivna eller nya taxitillstånd. Denna princip har enligt utredningen tillkommit för att skapa trygghet för de anställda. Jag har tidigare i samband med redogörelsen för utredningens överväganden redovisat denna problematik.

Utredningen erinrar om att kritik har riktats mot konkurrensförhållandena och prisutvecklingen inom taxinäringen. Bl. a. har NO berört dessa frågor i framställningar till Kungl. Maj:t. Vidare nämner utredningen att konkurrensbegränsning också förekommer på landsbygden genom att s. k. vilande tillstånd, dvs. tillstånd som inte utnyttjas men trots detta inte återkallats, åberopas som hinder mot nyetablering, eftersom behovet av tillstånd rent numerärt är uppfyllt.

Utredningen anser att de hittillsvarande principerna för tillståndsgivning med personliga enbiltillstånd och förtur för äldste förare från allmänt företagsekonomiska synpunkter ogynnsamt påverkar taxinäringens möjligheter till rationalisering. Detta har i sin tur inverkat ofördelaktigt på taxesättning och lönsamhet. Vidare har taxinäringen haft svårt att tillgodose de servicekrav som ställs inte minst inom de snabbt växande tätortsregionerna. En lösning på problemen kräver enligt utredningens bedömning att hindret för juridiska personers etablering undanröjs och att turordningsprincipen frångås.

Utredningen lägger fram ett förslag som i princip innebär att beställningskontoren ombildas till aktiebolag och att tillstånden överförs till dessa bolag, som skall ägas av de tidigare tillståndshavarna. Även de anställda skall i viss omfattning kunna bli delägare i sådant bolag. I de största tätorterna skall enligt utredningens förslag bildas flera bolag som i sin tur förutsätts samarbeta genom särskilda förvaltningsbolag. Glesbygdsområdena berörs inte i första hand av förslaget. Det nya systemet bör enligt utredningen genomföras under en treårsperiod för att de i branschen verksamma skall få en anpassningstid. Beträffande detaljerna i utredningens förslag får jag hänvisa till den föregående redogörelsen och till betänkandet (s. 72—75). Jag skall här endast nämna att utredningen förutsätter att övergången till det nya systemet skall ledas av trafiknämnderna och att dessa, för att samhället skall beredas insyn i taxinäringen, skall utse en representant i taxibolagens eller förvaltningsbolagens styrelse.

Tillskapandet av större enheter underlättar enligt utredningen möjligheterna att anpassa tillgången på taxibilar till efterfrågan, som varierar kraftigt även under olika delar av dygnet. Vidare bör fordonsparken



kunna utnyttjas mera intensivt och det bör även i övrigt kunna skapas möjligheter för en rationell drift.

Beträffande de vilande tillstånden föreslår utredningen att återkallelse skall ske av tillstånd som inte utnyttjas.

Utredningens uppfattning att den nuvarande företagsstrukturen motverkar möjligheterna till effektiv drift och rationell företagsutveckling och att en omstrukturering är önskvärd delas av flera remissorgan. En del av dessa, främst Svenska transportarbetareförbundet, riktar emellertid kritik mot utredningens faktaunderlag. Man anser att analysen av nuläget är alltför summarisk och frågeställningarna otillräckligt belysta. Vissa länsstyrelser framhåller de speciella glesbygdsp Problemen. En rad lokala taxiororganisationer och enskilda taxiägare har på olika sätt kritiserat utredningens bedömningar. Bl. a. har man gjort gällande att med den nuvarande företagsstrukturen följer ett personligt ansvar för fordonens skötsel och servicen mot allmänheten och att ett samgående till större enheter ökar kostnaderna för driften.

I frågan om aktiebolag är den lämpligaste företagsformen går meningarna i sär och bl. a. anförs att taxirörelse bör kunna drivas även av ekonomisk förening. Från ett par håll varnar man också för att företagskoncentration kan medföra konkurrensbegränsning.

Förslaget att omstruktureringen skall ske tvångsvis biträds av några remissorgan, men man anser i ett par fall att övergångsbestämmelserna är för snävt utformade. Flertalet remissinstanser ställer sig dock avvissande till tanken på att aktiebolagsbildningen skall genomföras tvångsvis.

Utredningens bedömning i fråga om taxitrafiken i glesbygder biträds eller lämnas utan erinran av flertalet remissorgan. Svenska kommunförbundet anser dock att alla taxitillstånd bör innehas av juridisk person.

Svenska kommunförbundets inställning grundar sig på dess syn på taxitrafikens roll i den kommunala, kollektiva trafikförsörjningen. Kommunernas möjligheter att inverka på och vid behov sörja för taxitrafiken bör enligt förbundets mening utvidgas i olika avseenden, eftersom kommunerna enligt statsmakterna har huvudansvaret för den lokala trafiken. Förbundet pekar på behovet av samordnade lösningar beträffande den kollektiva trafiken. Även andra remissorgan framhåller att frågan om tillfredsställande transportförsörjning i mycket är en fråga om samordning av olika kommunikationsnät.

Frågorna om hur taxitrafiken bör drivas och vilken företagsstruktur som från olika synpunkter är den lämpligaste rymmer en rad svåra problem. Jag är medveten om att taxinäringens nuvarande utformning är historiskt betingad och att strukturen kan te sig orationell och otidsenlig. Prisutvecklingen har varit otillfredsställande, och servicen har i viss utsträckning företett brister.

Jag har dock inte av det föreliggande utredningsmaterialet blivit övertygad om att den ofördelaktiga utvecklingen beror endast på att före-

tagsstrukturen är olämplig. Inte heller finner jag det klarlagt att just aktiebolaget skulle vara den för de flesta fallen lämpligaste företagsformen. Det redovisade materialet ger inte vid handen att den taxitrafik som nu drivs av aktiebolag erbjudit lägre priser eller bättre service. Om man till detta lägger att ett genomförande av utredningens förslag skulle innebära en på relativt kort tid genomförd mera total omvälvning av de betingelser som de i branschen verksamma arbetar under, finner jag det inte lämpligt att förorda en tvångsvis genomförd aktiebolagsbildning.

Jag har redan sagt att taxitrafiken i flera avseenden är otillfredsställande i dagsläget. De problem som taxinäringen har att bemästra torde emellertid i många fall likna dem som möter andra utövare av kollektivtrafik. Innan det är möjligt att rekommendera några generella lösningar av problemen inom taxinäringen, är det nödvändigt att ha en uppfattning om den roll som taxitrafiken kan spela i den kollektiva trafikförsörjningen för olika slag av kommuner. Sannolikt står lösningarna att finna, inte i en förhållandevis enkel omstrukturering av taxinäringen, utan i en samordning och i vissa fall integrering av olika transportmedel. Lösningarna torde få variera med hänsyn till olika områdets karaktär i skilda avseenden.

Till en början vill jag understryka att taxitrafiken arbetar under olika förutsättningar i de stora tätortsområdena och i glesbygderna.

I storstadsområdena tillgodoser taxitrafiken till allra största delen spontana beställningar, medan mera regelbundet återkommande körningar har en begränsad omfattning. Det största problemet i dagsläget torde vara att tillgodose behoven under kortvariga trafiktoppar. I stor omfattning är dessa toppar knutna till vissa tider på dygnet och vissa veckodagar samt till väderleksförhållandena. Att hålla reservkapacitet i fråga om fordon och förare är givetvis lättare för ett större företag än för ett antal enskilda tillståndshavare, även om dessa har ett samarbete i anslutning till det gemensamma beställningskontoret. Reservkapaciteten är emellertid kostsam och en riktig avvägning mellan servicegrad och kostnader är inte ett problem som angår endast taxiföretaget eller tillståndshavarna. Det är också en fråga om hur samhället med utgångspunkt i dessa båda faktorer — servicegrad och kostnader — vill tillgodose behoven genom taxitrafik eller annan kollektiv trafik.

Inom glesbygdsområden har det traditionella underlaget för taxitrafiken tunnats ut alltmer. I dagens läge bygger taxitrafiken i stor utsträckning på kommunala uppdrag för skolskjutsning, färdtjänst o. d. På åtskilliga håll pågår i sådana områden som bekant en försöksverksamhet för utnyttjande av taxi som komplement till annan kollektivtrafik. Vidare gäller att många kommuner har både tätorts- och glesbygdsmråden inom sina gränser, och denna situation blir mer markerad efter hand som kommunindelningsreformen genomförs. Detta betyder att man på

olika håll inom en och samma kommun har eller kommer att få olika förutsättningar för taxitrafiken inom skilda delar av kommunen.

Som framgår av det anförda anser jag inte nu möjligt att mera generellt ange, efter vilka grunder prövningen av taxifrågorna i fortsättningen bör ske. I stället bör arrangemang tillämpas som gör det möjligt att vid behov och på grundval av de lokala förhållandena i berörda kommuner uppnå lösningar, som för kommunerna undanröjer påtagliga nackdelar med nuvarande system. Erfarenheterna härifrån kan sedan ge underlag för en mera definitiv författningsmässig reglering av förhållandena inom taxitrafiken.

Jag vill här konstatera att kommuner på olika håll i landet bedriver ett planeringsarbete avseende de lokala trafikförsörjningsproblemen. Man kan därvid komma fram till samordnade lösningar, vars genomförande i vissa fall ställer krav på utformningen av taxitrafiken. Jag finner det angeläget att kommunernas arbete med att uppnå en efter förhållandena avpassad tillfredsställande trafikförsörjning underlättas på olika sätt.

De krav som kommunerna kan ha på taxitrafiken kan givetvis ha olika innebörd och styrka. Det innebär också, att kommunernas behov av inflytande på eller engagemang i taxitrafiken kan vara större eller mindre.

I vissa fall är det fråga om att i anslutning till en genomförd lokal trafikplanering få en rationellare upphandling av transporttjänster från taxirörelsen som ett led i organisationen av kollektivtrafik i glesbygdsområden, ordnandet av skolskjutstransporter etc. Kommun kan också ha önskemål om att träffa avtal med en sammanslutning av taxiägare, där riktlinjerna anges i fråga om utformningen av taxitrafiken mera allmänt eller med avseende på vissa slag av trafikservice.

Kommunen kan vilja få till stånd en fastare organisation av trafiken i området genom att ett bolag eller en ekonomisk förening bildas för ändamålet, vilken blir tillståndshavare. Skälen kan vara att man bedömer att därigenom uppnå rationaliseringsvinster, en planmässigare och bättre trafikservice, en större flexibilitet i förhållande till växlingarna i trafikbehoven etc. Med ett sådant bolag eller en sådan ekonomisk förening kan kommunen — om den finner det lämpligt — träffa avtal om uppläggnings av taxitrafiken. Kommunen kan också — med eller utan avtal — vilja engagera sig i företaget som delägare och/eller genom representation i styrelsen. Givetvis kan initiativet till en sådan företagsbildning också tas från taxisidan, därvid förutsätts att kommunen kommer in i bilden, så att företaget och dess verksamhet på nys angivet sätt får en utformning och inriktning som svarar mot kommunernas krav på en tillfredsställande trafikförsörjning.

Kommunen kan också i särskilda fall — med hänsyn till speciella krav i fråga om taxitrafikens utformning eller till svårigheter att få önskemålen tillgodosedda genom arrangemang av tidigare angivna slag

— vilja driva trafiken inom sitt område genom ett eller flera av kommunen helägda bolag.

I de båda sistnämnda fallen blir de för taxirörelsen tillskapade företagen innehavare av trafik tillstånd i stället för som tidigare de enskilda taxiägarna. Det innebär i sådana fall ett frångående av huvudprincipen i YTF om fysiska personer som innehavare av trafik tillstånd. I de fall där kommunen kan göra sannolikt att man genom sådana arrangemang kan uppnå lösningar som — mot bakgrund av förhållandena i resp. kommun — bidrar till en bättre trafik försörjning i berörda områden anser jag också att avvikelse från huvudprincipen i YTF skall kunna medges. Detta utesluter givetvis inte, att även i fråga om kommunägda bolag taxipersonalens önskemål om insyn i och inflytande på verksamheten kan tillgodoses på lämpligt sätt. Tvärtom anser jag det naturligt att så sker vid företagsbildningen och att vid tillståndsprövningen tillses att de anställda genom representation i styrelsen får sina intressen härvidlag beaktade. I fråga om bolag eller ekonomiska föreningar, vilka bildas genom samgående av tidigare trafik utövare och i vilka kommunen inte alls eller endast delvis har ett ägarintresse, bör tillses att genom lämpliga arrangemang — hembudsskyldighet eller motsvarande — de vid varje tidpunkt anställda förarna får möjlighet att bli delägare i företaget. De anställdas intressen kan i övrigt tillgodoses genom representation i styrelsen. Även de här anförda synpunkterna bör beaktas i samband med tillståndsprövningen.

I de fall trafik utövande företag — bolag eller ekonomisk förening — bildas, torde i allmänhet de tidigare trafik utövarnas tillstånd komma att överlåtas till det nya företaget. I den mån överenskommelse inte träffas härom krävs dels trafik tillstånd för det nya företaget, dels återkallelse av tillstånden för dem som tidigare utövat trafiken.

Den överblick som krävs för att pröva de lämpliga formerna för taxitrafiken med hänsyn till dess funktion i den lokala trafik försörjningen samt den intresseavvägning som vid företagsbildningen bör ske med hänsyn till de tidigare tillståndshavarna och de anställda motiverar enligt min uppfattning, att prövningen i fråga om överlåtelse av tillstånd samt meddelande av nya och återkallelse av äldre tillstånd tills vidare förläggs hos Kungl. Maj: t i nu beskrivna fall. Därmed ges också erfarenheter av värde för en senare mera definitiv författningsmässig reglering av hithörande frågor och för bedömningen av möjligheterna att senare decentralisera prövningen till lämpligt organ.

Jag förordar alltså att kommun, som för genomförande av en mera total lösning av trafik problemen inom kommunen, behöver få till stånd sådan ändring i fråga om taxitrafiken som inte ryms inom nuvarande principer för trafik nämndernas verksamhet, skall kunna påkalla Kungl. Maj: ts prövning av frågan. Kommunens framställning bör innehålla de uppgifter som behövs för en allsidig bedömning och de förslag till lös-

ningar som kommunen funnit lämpliga. Sålunda bör ingå en redogörelse för bakgrunden till förslagen och för de särskilda problem som gäller i fråga om trafikförsörjningsbehoven i kommunen. De avtal som kan ha slutits mellan kommunen och dem som arbetar i taxinäringen skall redovisas, likaså förslag till bolagsordning resp. stadgar för det företag som skall bildas. Av bolagsordningen eller stadgarna bör framgå hur man avser att tillgodose de dittillsvarande tillståndshavarnas och de anställdas intresse av insyn i och medinflytande på verksamheten. Om det i visst fall inte bedöms möjligt att få till stånd överföring av trafiktillstånd genom avtal med vederbörande tillståndshavare bör uppgift också lämnas i vad mån det kan bli aktuellt att i särskild ordning bestämma ersättning för inlösen av viss taxirörelse.

Genom en sådan redovisning och genom remissbehandling av kommunens framställning får Kungl. Maj:t möjlighet att pröva denna med hänsyn till olika inverkan­de faktorer.

På grundval av prövningen kan Kungl. Maj:t — med avvikelse från huvudprincipen i YTF om fysiska personer som innehavare av taxitillstånd — besluta om trafik­ tillstånd för det nya företaget och i anslutning därtill återkallelse av tidigare tillstånd. I fråga om återkallade tillstånd bör inlösen ske mot ersättning enligt samma principer som gäller vid kommuns övertagande av busslinjetrafik. Ersättningens storlek bör alltså bestämmas av en särskild nämnd med värdering av taxirörelsen och däri använda tillgångar och med avdrag för skulder i rörelsen. Enligt principerna för bestämmande av ersättning när kommun övertar busslinjetrafik bör en substansvärdering ske av rörelsen enligt sedvanlig metod vid värdering i samband med överlåtelse av rörelse. Tillgångarna bör värderas efter marknadsvärdet. Ger en sådan värdering av rörelsen eller tillgångarna ett uppenbart obilligt resultat, bör jämknin­ g av ersättningen få ske. En uppräknin­ g med hänsyn till tidigare avkastning kan i en del fall vara skäl­ ig, när tillståndshavaren drivit rörelsen huvudsakligen för egen försörjning. Likaså kan en uppräknin­ g vara påkallad om den ersättning som framräknats enligt de tidigare angivna principerna får anses orimlig med hänsyn till att en ny tillståndshavare direkt tillgodoförs en väl uppbyggd organisation.

Av hänsyn till den vars rörelse skall inlösas bör ersättnings­ skyldigheten åvila kommunen. Om kommunen eller den som kan ha fått rätt att driva trafiken i tidigare tillståndshavares ställe skall slutligt stå för kostnaden för inlösen får bestämmas genom avtal dem emellan.

Genomförandet av det system som jag här förordat i fråga om taxi­ trafikens ordnande påkallar ändring i 5 §, 7 § 1 mom., 15 §, 18 § 1 mom., 19 § 2 mom. och 21 § 3 mom. YTF. Sådana detaljer i trafik­ tillstånden som rör exempelvis rätten att transportera gods (20 §) eller befordrings­ pliktens omfattning (23 §) bör fastställas av vederböran­

de trafiknämnd även i de fall själva trafikillståndet meddelas av Kungl. Maj:t.

Fastställandet av ersättning bör anförtros bussvärderingsnämnden, som handhar motsvarande uppgifter i fråga om inlösen av busslinjetrafik och som med nuvarande sammansättning är väl lämpad att pröva ersättningsfrågan även när det gäller taxitrafik. Namnet bör därvid ändras till buss- och taxivärderingsnämnden.

Jag avser att senare föreslå Kungl. Maj:t de ändringar som behövs i kungörelsen om bussvärderingsnämnd.

I andra fall än dem som här behandlats skall tillståndsprövningen i fråga om taxitrafik liksom hittills handhas av trafiknämnderna med tillämpning av gällande grunder.

När tillstånd till taxitrafik meddelas, bestämmer trafiknämnden stationsort för trafiken. Som stationsort anges ofta ett visst samhälle. Till stationsorten knyts i YTF geografiska begränsningar av taxitillståndet. I vissa avscenden anges därvid särskilda regler för taxitrafik inom stad eller, efter förordnande av länsstyrelse, annat avgränsat område. För att tillgodose ett tillfälligt trafikbehov inom ett större område får länsstyrelse medge s. k. samtrafik eller andra avvikelser från de begränsningar som följer av stationsortsanknytningen. Föreligger ett mera stadigvarande behov av sådana avvikelser ankommer det på Kungl. Maj:t att förordna om detta.

Med hänvisning till trafikplaneringsskäl finner utredningen, att stationsort bör fastställas även i fortsättningen men att detta begrepp bör ges en mera vidsträckt omfattning. Utredningen anser att trafiknämndens geografiska kompetensområde i allmänhet skall utgöra stationsort för taxitrafik, som nämnden lämnar tillstånd till. Om ytterligare utvidgning behövs, bör det ankomma på länsstyrelsen att fastställa stationsort. Länsstyrelsen bör också ges befogenhet att medge samtrafik och andra undantag från stationsortsanknytningen, när det är fråga om ett mera permanent behov. Utredningen har föreslagit erforderlig ändring av 21 § 3 mom. YTF. Vidare föreslår utredningen ändring av 1 mom. samma stadgande för att förtydliga innebörden av delgivning genom kommunikationsradio.

Utredningens förslag tillstyrks eller lämnas utan erinran av remissinstanserna. Svenska kommunförbundet uttalar dock att kommun och inte trafiknämndsområde bör anges som stationsort.

Jag delar utredningens uppfattning att stationsorterna i princip bör omfatta större områden än som nu är fallet. Därmed vill jag dock inte ha sagt att just trafiknämndsområdet generellt innebär den lämpligaste avgränsningen. Vad som bör vara stationsort för viss trafik får avgöras beträffande varje område för sig med hänsyn till de särskilda förhål-

landena i fråga om lokalisering av boende och näringsliv och till andra faktorer som bestämmer transportbehoven.

För att trafiknämnderna skall kunna utvidga stationsorterna efter hand som nya tillstånd lämnas behövs inte någon författningsändring. De behov som i övrigt finns av att ge taxitrafiken större verksamhetsområde inom en kommun eller en region med flera kommuner kan tillgodoses genom att länsstyrelse ges generell befogenhet att besluta om bl. a. samtrafik. Jag biträder utredningens förslag till ändring av 21 § 3 mom. YTF i detta syfte.

Såväl trafiknämnder som länsstyrelser kommer alltså att kunna vidta åtgärder för att få en mera ändamålsenlig geografisk struktur inom taxitrafiken. Jag utgår från att kommunerna genom sin trafikplanering kommer att tillhandahålla erforderligt underlag för trafiknämndernas och länsstyrelsernas beslut.

Jag biträder utredningens förslag till ändring av 21 § 1 mom. YTF i fråga om delgivning genom kommunikationsradio.

Tillstånd till taxitrafik innefattar även rätt att transportera gods, som medförs av passagerare.

Utredningen anser att den dygnet runt tillgängliga transportorganisation som taxiföretagen utgör bör utnyttjas även för transport av paket och liknande mindre gods. Trafiknämnden bör i tillståndet ange erforderliga föreskrifter för godsbefordran och även medge undantag från transportplikt i fråga om ren godstransport.

Utredningens förslag tillstyrks eller lämnas utan erinran av de remissorgan som yttrat sig i frågan. En remissinstans anser att rätten till godsbefordran bör gälla även gods som transporteras på en till taxibilen kopplad s. k. släpkärra.

För min del finner jag utredningens förslag motiverat och förordar alltså att det genomförs. Jag anser också att gods skall få transporteras även på släpvagn med högst 750 kg totalvikt, vilket i princip motsvarar begreppet lätt släpvagn i körkortssammanhang. Den befodringsplikt som enligt 23 § 1 mom. YTF följer med tillstånd till yrkesmässig trafik med personbil bör dock inte gälla annat gods än sådant som medförs av passagerare. Förslag till ändring av 20 § och 23 § 1 mom. YTF har utarbetats i enlighet med det anförda.

Enligt 25 § YTF skall taxibil godkännas av tillståndsmyndigheten. Godkännandet sker på grundval av intyg från besiktningsman om att bilen är lämplig för trafiken. Utredningen finner detta förfarande tidsödande och föreslår sådan ändring av 25 § YTF att godkännandet av taxibil ankommer på besiktningsmannen och att tillståndshavaren endast skall överlämna bevis om godkännandet till till-

ståndsmyndigheten. Både besiktningsman och tillståndsmyndigheten skall enligt utredningens förslag kunna återkalla ett godkännande.

Liksom remissinstanserna biträder jag utredningens förslag. Det bör ankomma på statens trafiksäkerhetsverk att meddela bestämmelser om förutsättningarna för godkännande. I enlighet med det anförda har utarbetats förslag till ändring i 25 och 34 §§ YTF.

### Yrkesmässig trafik med buss

Utvecklingen inom busstransportsektorn har lett till osäkerhet beträffande tillämpningen och innebörden av vissa bestämmelser i YTF. I 4 § definieras linjetrafik som yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods på viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om bilens utnyttjande inte tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt. Annan yrkesmässig trafik är beställningstrafik.

Gränsdragningen mellan linjetrafik och beställningstrafik togs upp i fyra av högsta domstolen nyligen avgjorda mål, som gällde persontransport med buss i anslutning till båttrafik. Domstolen fann, att busstransport, som ingår endast som ett led i ett researrangemang med huvudvikten lagd vid transport av annat slag, inte skall hänföras till linjetrafik. Huvudskälet för domstolen vid detta ställningstagande synes ha varit önskemålet att vid tolkningen av linjetrafikbegreppet undvika att fälla till ansvar för gärningar som inte i YTF med tillräcklig tydlighet angetts såsom straffbelagda.

Frågan om vad som förutsätts för att busstrafik skall vara regelbunden prövades av högsta domstolen i ett annat, samtidigt avgjort mål, som gällde transporter under en längre tid med i princip två dubbelurer per vecka. Domstolen fann att trafiken var att anse som regelbunden och därför hänförlig till linjetrafik.

De gränsdragningsproblem som jag nu berört har trafikpolitisk betydelse. Personbefordran med buss bedrivs i stor omfattning utan tillstånd till linjetrafik men i former som konkurrerar med etablerad busslinjetrafik eller järnvägstrafik. Konkurrensen får till följd att förutsättningarna allvarligt försämrats för den linjetrafik som behövs för tillgodoseende av kraven på en tillfredsställande transportförsörjning. Det är mot denna bakgrund jag vill ta upp frågan om behovet av vissa preciseringar i YTF.

I fråga om busstransporter som ingår såsom en del i ett större researrangemang kan det i vissa fall möta svårigheter att närmare bestämma gränsdragningen mellan linjetrafik och beställningstrafik. I detta sammanhang har jag dock velat begränsa mig till sådana regelmässiga transportbehov som rimligen bör tillgodoses genom busslinjetrafik eller järnvägstrafik. Det förefaller mig självklart att linjetrafikens uppgift inte



endast är att befordra passagerare från en ort till en annan utan även att ombesörja de transporter på väg eller järnväg som allmänheten behöver för att få anknytning till ett annat transportmedel, t. ex. båt eller flyg. Om passageraren därvid löser en biljett för varje transportmedel eller en genomgående biljett saknar betydelse vid bedömningen av om busstrafiken är att anse som linjetrafik. Det anförda bör komma till uttryck i YTF genom att i dess 4 § särskilt anges att man vid prövningen av den yrkesmässiga persontransportens art skall bedöma denna transport för sig, även om den ingår som ett led i en längre transport. Självfallet går det även vid utnyttjande av linjetrafikföretag att få till stånd kombinerade researrangemang, som innebär väsentliga rabatter till den resande allmänheten.

Frågan om en närmare precisering av linjetrafikbegreppet med avseende på regelbundenheten togs upp av 1936 års trafikutredning, vars betänkande ligger till grund för YTF. Enligt dess förslag skulle linjetrafik definieras som regelbunden trafik på viss sträckning eller mellan vissa orter för samtidig befordran av flera personer, som oberoende av varandra anlitar fordon i trafiken, eller för samtidig transport av gods för flera beställare. Regelbunden trafik skulle anses föreligga när körningen vanligen äger rum på förut tillkännagivna eller eljest för allmänheten kända tider, i fråga om persontrafik dock minst en gång för kalendervecka och i fråga om godstrafik minst två gånger varje kalendervecka.

Problemet behandlades i den proposition varigenom förslag till YTF förelades riksdagen. Dåvarande departementschefen uttalade bl. a. att något mått på vilken regelbundenhet som konstituerar linjetrafik inte borde anges i författningstexten, eftersom det av trafikutredningen i fråga om godstrafik föreslagna regularitetsbegreppet skulle leda till stora svårigheter för godstransportsektorn.

I propositionen föreslogs den allmänt hållna definition som YTF har.

I fråga om kravet på regelbundenhet har genom högsta domstolens nyss redovisade avgörande klarlagts att mera långväga trafik som sker med åtminstone två dubbelturer varje vecka under en längre tid är att anse som regelbunden, medan det därmed inte är avgjort om trafik med färre turer bör hänföras till linjetrafik eller ej. Den frågan kan därför ställas om det behövs någon precisering genom ändring i 4 § YTF. Med hänsyn till vad som uttalades vid tillkomsten av YTF finner jag dock inte att någon sådan ändring är påkallad. Den bestämmelse som förordades av 1936 års trafikutredning i fråga om persontransporter torde ge uttryck för den uppfattning som rådde då och som ligger bakom YTF. Att någon precisering av regelbundenhetskravet inte gjordes i YTF berodde ju, som jag tidigare nämnt, på svårigheterna att tillämpa utredningens förslag i fråga om godstransporter. Den vidare utvecklingen har inte gett anledning till en annan syn på problemet.

Utan ändring i YTF torde det alltså stå klart att regelbunden trafik, när det gäller personbefordran, skall anses föreligga om körningen vanligen äger rum på förut tillkännagivna eller eljest för allmänheten kända tider minst en gång varje kalendervecka under en längre tid. Att smärre avvikelser från regelbundenheten saknar betydelse för bedömningen är uppenbart. I detta sammanhang vill jag också påpeka, att researrangör inte kan undgå kravet på tillstånd till linjetrafik genom att från gång till gång anlita olika trafikutövare för transporter som sker regelbundet i det avseende som jag tidigare angett.

Jag är medveten om att en del av den långväga busstrafiken, främst den s. k. veckoslutstrafiken, drivs med tillstånd till beställningstrafik men under former som innebär att den måste hänföras till linjetrafik. Dessa transporter utgör ofta ett viktigt komplement till järnvägstrafiken och den mera reguljära busslinjetrafiken och den tillgodoser i sådana fall ett angeläget behov. Förutom den vanliga, för den stora allmänheten avsedda trafiken vill jag nämna de transporter som ordnas för de värnpliktiga för deras resor till och från förläggningarna i samband med veckoslut och helger. Det är emellertid väsentligt att man håller fast vid kravet att även denna kompletterande trafik drivs med tillstånd till linjetrafik, eftersom man i annat fall inte har möjlighet att i samband med tillståndsprövningen bedöma ifrågavarande trafik med hänsyn till de samlade transportbehoven och linjetrafikresurserna inom berörda områden och till önskvärdheten att i möjlig mån åstadkomma samordning mellan olika kommunikationsnät. Med tillämpning av reglerna för linjetrafik uppnås också en bättre regularitet och en större säkerhet för resenärerna.

Åtskilliga av de företag som driver kompletterande trafik av de slag som jag nu beskrivit kan bedömas ha möjlighet att utöva trafiken även i de former som krävs för linjetrafik. Enligt 12 § YTF skall tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med annan redan utövad linjetrafik eller järnvägstrafik i första hand ges till den som utövar den redan etablerade trafiken. Jag finner dock inte att den i 12 § inskrivna förtursrätten får utgöra hinder mot att man lämnar linjetrafiktillstånd även till annat företag än det som driver järnvägstrafik i samma relationer eller att i vissa fall fler än ett företag får tillstånd att driva linjetrafik med buss på samma sträckning. Jag vill erinra om att reglerna i YTF i stor utsträckning är utformade med utgångspunkt i en annan trafikstruktur och med hänsyn till andra transportbehov än vad vi har i dag. Detta får inte hindra att man anpassar tillämpningen av YTF efter de ändrade trafikpolitiska förutsättningarna.

Enligt min mening är det mot den nu angivna bakgrunden som man måste se vad förtursrätten enligt 12 § YTF innebär. Det råder ingen tvekan om att bestämmelsen fyller en viktig funktion i fråga om mera lokal trafik, där det kan saknas utrymme för flera, med varandra kon-

kurrerande företag. För den mera långväga trafiken råder delvis andra betingelser. När det gäller förhållandet mellan den s. k. veckoslutstrafiken och de mera långväga persontransporterna på järnväg är det i viss utsträckning fråga om konkurrens. Jag har emellertid avsiktligt valt att beteckna den långväga busslinjetrafiken som en kompletterande trafik för att ange att de båda trafikmedlen delvis kan vända sig till olika trafikantkategorier. Enligt 12 § YTF kan man frånga förtursrätten till nya tillstånd för etablerade företag, om förhållandena föranleder detta. Med hänvisning till mina tidigare överväganden förordar jag att man utnyttjar denna möjlighet för att tillgodose angelägna behov av kompletterande trafik på längre avstånd i sådana fall där utvecklingen visar att trafikunderlaget ger utrymme för busslinjetrafik vid sidan av befintlig järnvägstrafik eller för busslinjetrafik genom fler än ett företag. Jag vill emellertid också understryka det angelägna i att avvägningen sker så att inte underlaget för järnvägstrafiken och den traditionella linjetrafiken rycks undan till men för de trafikanter som är i behov av sådan trafik. Det bör vara möjligt att göra avvägningen så att olika trafikantkategoriers skilda behov av en tillfredsställande transportförsörjning till rimliga priser tillgodoses.

Enligt 1 § YTF krävs det bl. a. att det utgår ersättning för transporten för att yrkesmässig trafik skall anses föreligga. När det gäller de tillämpningsproblem som är en följd av detta krav är jag inte beredd att förorda någon ändring av författningstexten. Ersättningsfrågan leder dock till problem i fråga om möjligheterna att samordna den kommunala skolskjutsningen med annan kollektivtrafik. Skolskjutsning kan bedrivas av kommun utan trafiktillstånd, när kommunen inte tar ut någon ersättning för transporterna. Vem som skall utföra transporterna för kommunens räkning bestäms i allmänhet efter anbudsförfarande och ofta lämnas uppdraget till bussägare, som har tillstånd till beställningstrafik men inte till linjetrafik.

I samband med redogörelsen för mina överväganden i fråga om taxi-trafiken framhöll jag den betydelse som skolskjutsningen, främst i glesbygdsområdena, har såsom underlag för taxinäringen. Detta gäller i stor utsträckning även i fråga om busslinjetrafiken. Därtill kommer att skolskjutsningen på många håll bildar ett väl utbyggt kommunikationsnät, som kan tillgodose även andra transportbehov. Det är enligt min mening av största vikt för tillgodoseendet av kravet på tillfredsställande transportförsörjning att de nu angivna förhållandena beaktas i större utsträckning än som hittills skett vid anordnandet av skolskjutsningen.

När skolskjutsentreprenör utses efter ett enkelt anbudsförfarande, där uppdraget i princip lämnas till den som avgett det lägsta anbudet, når man i många fall inte den för kommunen bästa och billigaste lösningen sett i ett vidare perspektiv. Om den som skall utföra transporterna inte

har och inte kan få tillstånd till linjetrafik, kan man inte heller låta betalande passagerare följa med bussen. Man har alltså på detta sätt utestängt andra än skolbarn från möjligheterna att utnyttja ett väl utbyggt, kollektivt transportnät. Samtidigt kan den situationen uppkomma att man genom skolskjutsningen rycker undan eller försvagar grunden för befintlig linjetrafik. Detta kan leda till att viss linjetrafik antingen måste läggas ner, med de försämringar i fråga om trafikservice som detta för med sig, eller också måste subventioneras till kostnader som är högre än vad som skulle följa vid en samordning av linjetrafiken med andra transporttjänster.

Lösningen på de angivna problemen är givetvis att skolskjutsningen fogas in i den totala kommunala trafikplaneringen, så att man för varje fall väljer ett sådant alternativ i fråga om transporter av skolbarn som ger det bästa bidraget till en mera samlad lösning av transportbehoven. Detta torde ofta innebära att linjetrafiken och skolbarnstransporterna samordnas och integreras i stället för att särskiljas. En sådan utveckling är också att förutse i takt med den kommunala trafikplaneringen.

Beträffande den yrkesmässiga busstrafiken vill jag utöver det nu anförda endast nämna, att jag ansluter mig till utredningens, av remissorganen tillstyrkta förslag att godkännandet av buss för yrkesmässig trafik skall överflyttas från tillståndsmyndigheten till besiktningsman på motsvarande sätt som jag tidigare förordat i fråga om taxibil.

### Taxor i yrkesmässig trafik

Enligt 29 § YTF skall myndighet fastställa maximitaxor för den yrkesmässiga biltrafiken. Detsamma är enligt 33 § YTF fallet i fråga om transportförmedling. I praktiken gäller emellertid taxorna för godsbefordran i beställningstrafik endast i fråga om vissa transporter. Några taxor för beställningstrafik med lastbil vars maximilast överstiger 12 ton har således aldrig fastställts. Genom ändringar i YTF år 1965 undantogs också transporter med vissa specialfordon och med lastbilar, vars maximilast inte överstiger 4 ton, från bestämmelserna om maximitaxa. För en väsentlig del av de godstransporter som utförs såsom beställningstrafik gäller dessutom särskilda överenskommelser, som innebär att bestämmelserna om maximitaxor inte blir tillämpliga.

Trafikpolitiska delegationen har föreslagit att bestämmelserna om maximitaxor skall slopas i fråga om yrkesmässig trafik för godsbefordran, beställningstrafik med buss och transportförmedling. Förslaget tillstyrks av remissorganen.

Av vad jag tidigare anförat framgår att en reell behovsprövning vid meddelande av tillstånd förekommer endast i undantagsfall. Det kan

under sådana omständigheter tänkas att maximitaxorna snarast medverkat till en viss stelhet i prisbildningen för den förhållandevis begränsade del av beställningstrafiken för godsbefordran som allttjämt är underkastad reglerna om maximitaxa.

Det anförda visar att några skäl att behålla bestämmelserna om maximitaxa för beställningstrafik för godsbefordran inte finns. Jag förordar att dessa bestämmelser upphävs.

För linjetrafik för godsbefordran samt för transportförmedling har enligt trafikpolitiska delegationens av remissinstanserna styrkta uppfattning utvecklingen varit densamma som för beställningstrafiken för godsbefordran. För transportförmedling har f. ö. någon taxa aldrig funnits fastställd. Jag delar också i dessa avseenden delegationens uppfattning.

När det gäller beställningstrafik för personbefordran med buss uppges maximitaxorna inte längre ha någon betydelse som skydd för trafikanterna på grund av den skärpta konkurrensen på detta område. Remissutfallet bestyrker detta. Bestämmelserna om maximitaxor kan därför upphävas även för detta slag av trafik.

Befordringsplikten enligt 23 § 1 mom. YTF bör slopas i samma omfattning som bestämmelserna om maximitaxor upphävs.

Remissinstanserna tillstyrker trafikpolitiska delegationens förslag att taxa för taxitrafiken skall fastställas på ett smidigare sätt än det som 25 § AOST anger. Jag finner förslaget väl grundat och förordar att det genomförs. Förslaget innebär att taxa för taxitrafik kommer att fastställas efter samma remissförfarande som gäller vid fastställande av annan taxa enligt YTF. I 29 § 5 mom. YTF anges den grupp av intressenter som länsstyrelsen vid behov skall bereda tillfälle att yttra sig, innan taxa fastställs. Bland dessa intressenter nämns inte kommuner. Vissa remissinstanser anser, att det kan vara angeläget att företrädare för kommunintressena får tillfälle att framföra synpunkter i dessa ärenden. Med hänvisning till vad jag tidigare anförts om kommunernas ansvar för den lokala trafikförsörjningen instämmer jag i denna uppfattning och förordar därför ett tillägg till 5 mom., enligt vilket länsstyrelsen om förhållandena föranleder till det bör bereda kommuner eller organisationer, som företräder kommunintressena, tillfälle att yttra sig före fastställande av taxa. Den samordning av taxitrafiken med andra kollektiva trafikmedel som jag tidigare framhållit som en sannolik utveckling kommer att leda till att kommunerna i större utsträckning än nu tar del i taxitrafikens ordnande. De taxor som underställs länsstyrelserna för fastställande kan i viss omfattning antas vara utarbetade i samråd med vederbörande kommun. Även detta talar för att remissförfarandet bör vara mera flexibelt än för närvarande.

Bland dem som skall höras före fastställande av taxa nämns i 29 § 5 mom. innehavare av tillstånd till transportförmedling. Denna före-

skrift bör slopas i och med att bestämmelserna om taxor för godsbe-  
fordran och transportförmedling utgår.

Några remissinstanser har föreslagit att taxa för taxitrafiken skall  
fastställas för hela landet av en central myndighet. Det ökade behovet  
av lokala hänsyn vid utformningen av taxitrafiken talar emellertid emot  
en centralisering. Jag kan därför inte förorda ett sådant system.

I enlighet med det anförda har utarbetats förslag till ändring i 23, 29,  
33 och 34 §§ YTF.

### **Vissa författningstekniska frågor**

Som jag tidigare nämnt i olika sammanhang pågår inom departe-  
mentet en översyn av vägtrafiklagstiftningen med syfte bl. a. att få en  
författningstekniskt mera ändamålsenlig utformning av lagstiftningen.  
YTF är till sin karaktär i första hand en näringsrättslig författning men  
innehåller även vissa bestämmelser av rent trafiksäkerhetsmässig karak-  
tär, t. ex. föreskrifter om särskilt godkännande av fordon som skall an-  
vändas i yrkesmässig trafik och om krav på trafikkort för förare i  
sådan trafik. Det synes ändamålsenligt att dessa regler utmönstras ur  
YTF och i stället tas in i de vägtrafikförfattningar som reglerar motsva-  
rande förhållanden för icke yrkesmässig trafik. Erforderliga ändringar  
i YTF för överförande till den nya vägtrafiklagstiftningen av bestäm-  
melser, som inte gäller näringsfrihet, bör kunna ske utan att riksdagen  
bereds tillfälle att yttra sig däröver. Ett sådant förfarande ligger i linje  
med de i prop. 1970: 171 angående handläggningen av vissa delar av  
vägtrafiklagstiftningen uttalade, av riksdagen (3LU 1970: 88, rskr 1970:  
398) godkända principerna.

## 9. Hemställan

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t *dels* föreslår riksdagen att antaga de förslag, om vilka Kungl. Maj:t enligt bilagda utdrag av statsrådsprotokollet för denna dag (*bilaga*) fattar beslut,

*dels* inhämtar riksdagens yttrande över förslaget till *kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.*

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Britta Gyllensten*

## BILAGA

**Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 24 mars 1972.**

*Närvarande:* statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden STRÄNG, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler fråga om *åtgärder till motverkande av överlast vid lastbilstransporter* och anför.

Chefen för kommunikationsdepartementet har denna dag anmält fråga om vissa åtgärder avseende lastbils-, taxi- och busstrafiken, m. m. Med hänvisning till vad därvid anförts rörande överträdelser av vissa vägtrafikbestämmelser hemställer jag, att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att antaga förslagen till

1) *förordning om ändring i förordningen (1922:260) om automobilskatt,*

2) *förordning om automobilskattetillägg.*

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

*Britta Gyllensten*



**Innehållsförteckning**

Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
Författningsförslag .....	3
1. Förslag till förordning om ändring i förordningen (1922: 260) om automobils katt .....	3
2. Förslag till förordning om automobils kattetillägg .....	3
3. Förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. ....	5
Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden .....	19
1. Inledning .....	19
2. Gällande bestämmelser .....	21
3. Den statliga trafikpolitiken .....	29
4. Överträdelser av vissa vägtrafikbestämmelser .....	31
Yrkestrafikutredningen .....	31
Remissyttrandena .....	37
Rikspolisstyrelsens statistik rörande överlast .....	39
Norska bestämmelser om "överlastgebyr" .....	40
5. Yrkesmässig godsbefordran .....	42
Yrkestrafikutredningen .....	42
Remissyttrandena .....	46
6. Yrkesmässig trafik med personbil .....	52
Yrkestrafikutredningen .....	52
Remissyttrandena .....	58
7. Taxor i yrkesmässig trafik .....	62
Framställningarna från trafikpolitiska delegationen och Svenska åkeriförbundet .....	62
Remissyttrandena .....	63
8. Departementschefen .....	65
Överträdelser av vissa vägtrafikbestämmelser .....	66
Yrkesmässig godsbefordran .....	77
Yrkesmässig trafik med personbil .....	87
Yrkesmässig trafik med buss .....	96
Taxor i yrkesmässig trafik .....	100
Vissa författningstekniska frågor .....	102
9. Hemställan .....	103
Utdrag av protokollet över finansärenden .....	104

